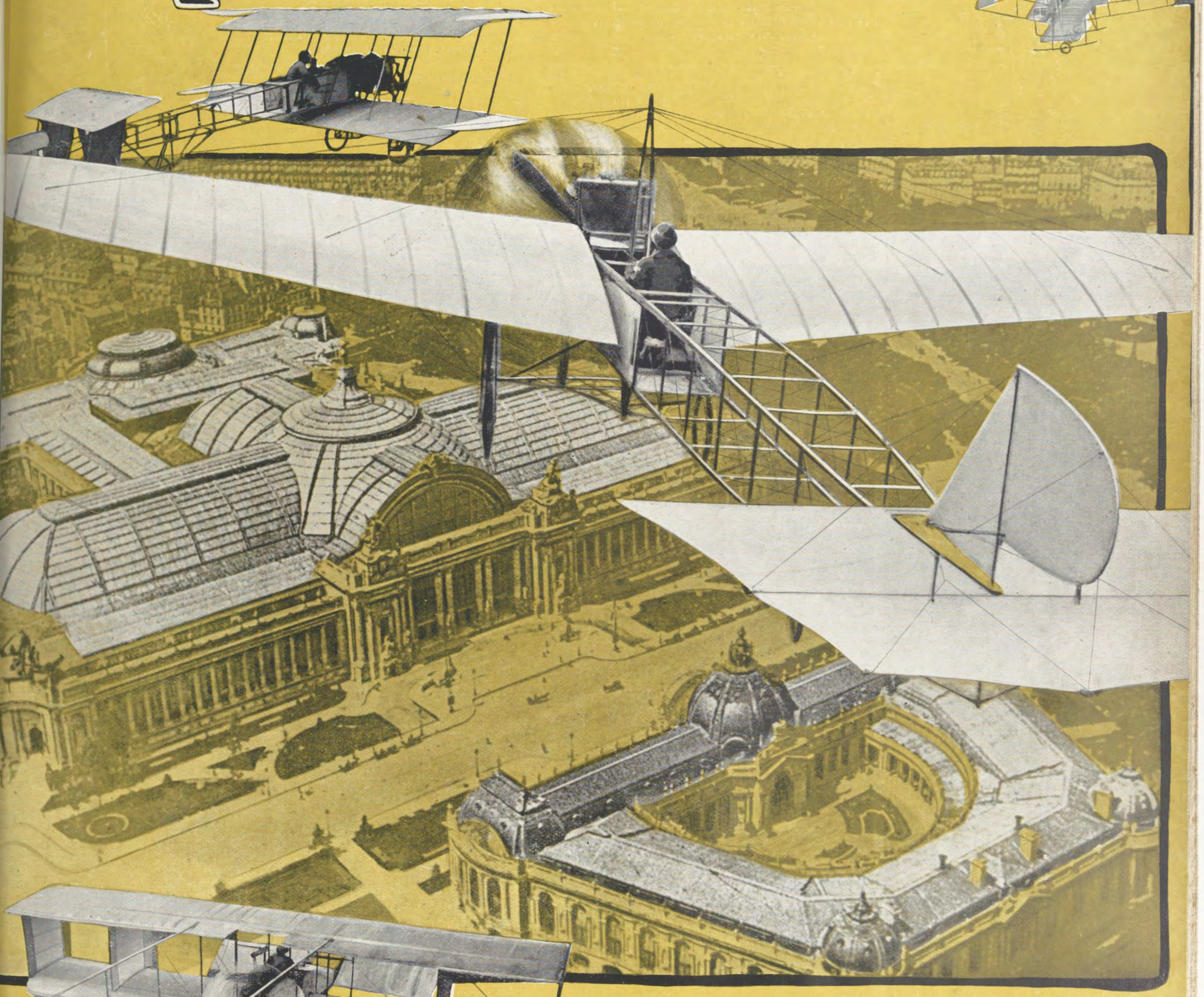
Année ✠ N°631 — NUMÉRO EXCEPTIONNEL, 32 PAGES : 50 Centimes. (Étranger : 60 Centimes) — 22 Octobre 1910. ✠ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR



LE SALON DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie, 90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au Palais, le 29 octobre 1910, à 2 heures.
Maison à Paris **AVENUE D'IVRY, N° 38.**
Contenance : 1.500 mètres environ.
Mise à prix : 20.000 francs.
S'adresser à Mes PRUNIER (successeur de Me RATIER) et ALPHONSE CHARTIER, avoués.

Vente au Palais, le 12 novembre 1910, 2 h.
PROPRIETE A CHARENTON
angle rue de la République
et avenue Félicie-Cholet (maison et atelier).
Contenance : 226 mètres. Revenu : 2.200 francs.
Mise à prix : 15.000 francs.
S'adresser à Mes BERTON et FERTÉ, avoués à Paris et à Me LECLERC, notaire à Charenton.

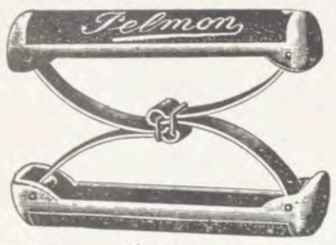
Adj. Et. Fauchey, not., 3, r. du Louvre, 27 oct. 1 h.
Fds de marchand et location de **CHEVAUX** 62, Bd de l'Hôpital.
M. à p. (p.êt.b.) : 3.000 f.
S'ad. Me NAVARRE, Ad. de Stés, 3, r. Mogador, et not·

Maison à Paris **Bd DE LA VILLETTE** 29. Cce 541 m. 90 env.
R. b. 17.860 f. M. à p. 170.000 f. Prêts Cr. F. à cons. Adj. ch. not. 22 nov. 1910.
S'ad. à Me RAGOT, notaire, 11, rue Louis-le-Grand.

A LA CORBEILLE FLEURIE
BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

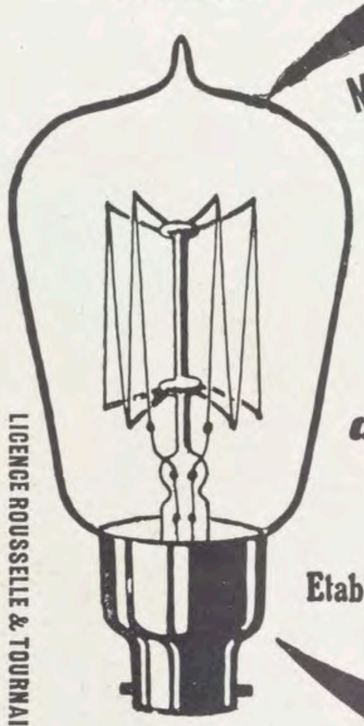
GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE
AUTOUÉLINE
LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE
U.T.O. ÉLINE

Louis
Pâtés de Foies gras Truffés
Louis
89, RUE SAINT-HONORÉ — PARIS

POIGNÉE A RESSORTS
"PELMON"
MUSCULATEUR DE LA MAIN ET DU BRAS
Résistance réglable à volonté


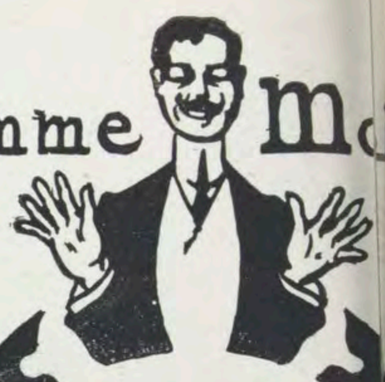
Maniement facile et agréable
SE METTANT AISÉMENT DANS LA POCHE
La plus perfectionnée. *La plus pratique.*
La plus légère. *La moins chère.*
La Paire, nickelée, avec cuir rouge, tableau complet des mouvements, dans une jolie boîte, est envoyée franco contre mandat-poste de **5.50**
PELLETIER-MONIER, 11, R. Le Peletier, Paris

MESDAMES
Les Véritables CAPSULES
des Drs JORET & HOMOLLE
Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.
Le fl. 4'50 franco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

Exigez sur le verre le nom et la marque TANTALE

LICENCE ROUSSELLE & TOURNAIRE
BREVETEE S. G. D. G.
Indiquer voltage exact
MAXIMUM de Lumière. MINIMUM de DÉPENSE
avec la Lampe
TANTALE
LA PLUS ROBUSTE
LA PLUS ÉCONOMIQUE
des lampes à filament de métal
Toutes intensités de 5 à 200 Bougies
Tous voltages 20 à 250 volts
Etablissements PAZ et SILVA
55, rue Ste-Anne, PARIS
ET CHEZ TOUS LES ÉLECTRICIENS
Cinq millions de TANTALES vendues en France

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie
90, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
ONZE ANS DE SPORT
7.000 ARTICLES
La véritable Encyclopédie de tous les Sports

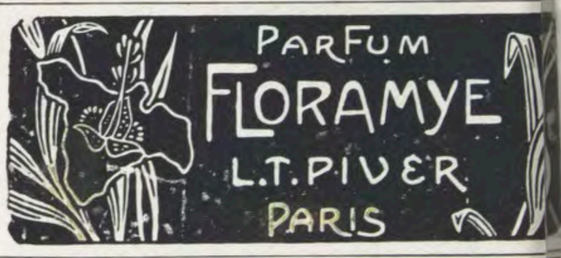
20.000 ILLUSTRATIONS
Le véritable Cinématographe de la vie sportive
Collection des 11 premières années de "LA VIE AU GRAND AIR"
LE PLUS ANCIEN MAGAZINE SPORTIF ILLUSTRÉ
La Collection, brochée, 220 fr. ; reliée, 280 fr.
payables 10 francs par mois (2 ans de crédit)
Quatre Primes gratuites d'une valeur de 100 francs sont délivrées à tout souscripteur.

Comme moi

Prenez 1 ou 2 le soir avant dîner
des célèbres
GRAINS DE VALS
et vous serez rapidement guéri de la
CONSTIPATION
J-09

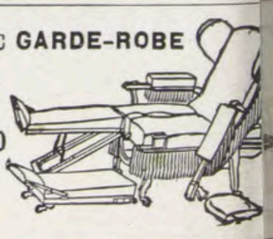
WINSLOW Skates

Patin à Roulet
WINSLO
sans égal comm
ROULEMENT,
RÉSISTANCE
SÉCU
et Apprentissage fa
EN VENTE PARTOU
Employé exclusivement tous les GRANDS RI
A PARIS :
Rue Saint-Didier e
à l'Hippodro
CATALOGUE FRANCO
THE SAMUEL WINSLOW SKATE M.F.G
New-York, London, Paris, Berlin.
64, Avenue de la Grande-Armée, PARI
Usines · Worcester Mass. U.S.A.

ASPLINTO
(de J. ASKHAM de Londres)
LINIMENT IDÉAL
contre
BOITERIES, TARES OSSEUSE
Eparvins, Suros, Courbes, Molettes
et Vessigons indûrés
Guérison rapide et sûre, pas d'interruptn
Envoi franco de *Brochure* sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 52
EN VENTE :
Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy - PAR
Brochure franco sur demande



SAGE-FEMME Prend pens. à tte époque, consult. MAZET, 142, BOUL. MAGENTA.

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE


SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Ep.* BARLET, 112, rue Réaum.
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gra.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, October 22 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

22 Octobre 1910 — N° 631
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

WYNMALEN, VAINQUEUR DE PARIS-BRUXELLES ET RETOUR (1)

Wynmalen vient d'accomplir une prouesse qui le met au premier rang des routiers de l'atmosphère. Dimanche et lundi, il a effectué le parcours Paris-Bruxelles et retour. Parti de Paris à 7 h. 37 m. 35 s., il arrivait à Bruxelles à 1 h. 10, en repartait à 1 h. 40 et atterrissait à Saint-Quentin à 5 h. 5, mettant à son actif pour sa journée un voyage de 410 kilomètres en 8 h. 53 m. 25 s. A 6 h. 40, lundi, il quittait Saint-Quentin et arrivait à Issy à midi 16, ayant accompli le parcours, arrêts déduits, en 11 h. 25 m. 28 s.

(1) Voir de la page 763 à la page 769.

UNE GLORIEUSE SEMAINE

Legagneux et Martinet.

Après un voyage merveilleux de Paris à Bruxelles et de Bruxelles à Saint-Quentin, une chute causée par la foule a obligé Legagneux et Martinet à abandonner.

Wynmalen et Dufour.

Wynmalen et Dufour qui ont accompli le raid Paris-Bruxelles-Paris dans un temps total de 27 h. 50 m. 28 s., ce qui donne, arrêts déduits, 11 h. 25 m. 28 s. pour les 540 kilomètres.

Trois prouesses remarquables ont commémoré l'ouverture du second Salon de l'Aéronautique. Ce sont les raids du "Bayard-Clément", de Wynmalen-Dufour et de Legagneux-Martinet.

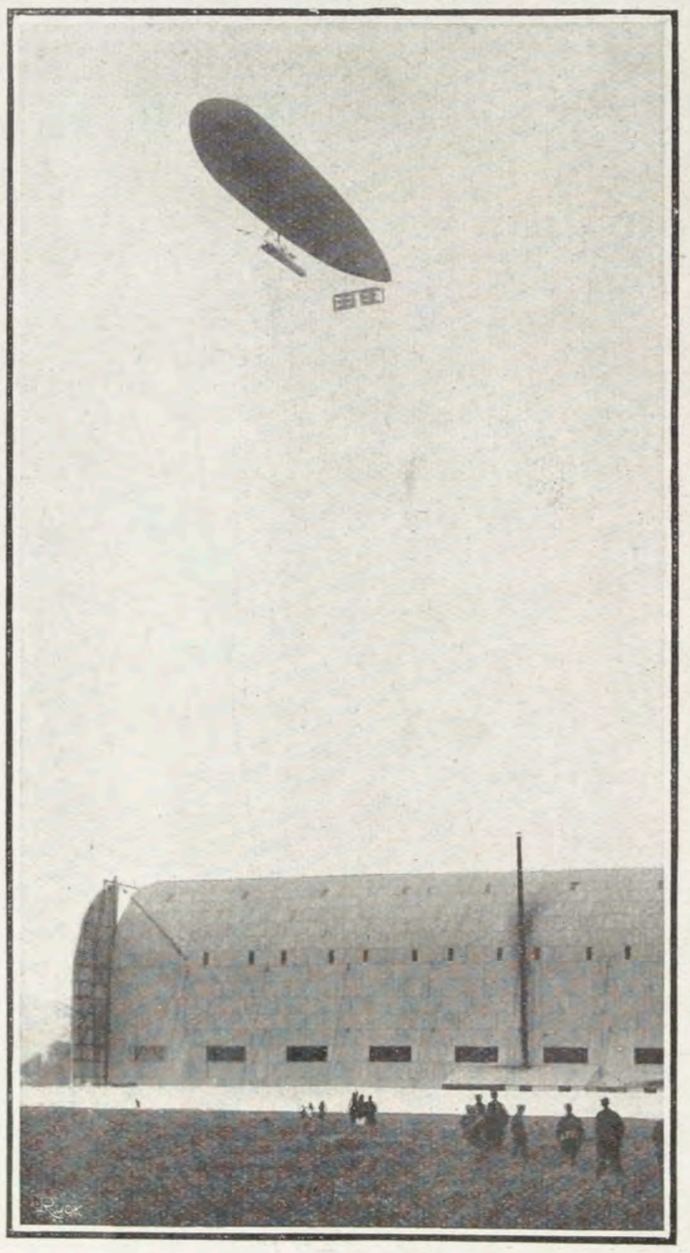
Depuis longtemps, nous attendions le voyage du dirigeable *Bayard-Clément*, de La Motte-Breuil, à Londres, depuis le début de la semaine dernière, nous espérions voir accomplir le raid Paris-Bruxelles-Paris pour le Grand Prix de l'Automobile-Club. Les jours passaient, la saison avançait, nous commencions à désespérer. Lorsque, comme s'ils voulaient commémorer dignement l'ouverture du second Salon de la Locomotion aérienne, dirigeable et aéroplanes prenaient leur vol dimanche matin. L'an dernier, ce fut la catastrophe de *République* qui endeuilla cette belle journée où la foule se presse au Grand Palais transformé en volière, cette année le *Bayard-Clément* a tenu à venger son aîné et à prendre une éclatante revanche sur les éléments.

Jugeant les circonstances favorables, dimanche matin, M. Clément prenait place dans la nacelle et à 7 h. 8 m. lançait le commandement de « Lâchez tout ».

— Nous avons été gênés par le vent, a-t-il déclaré. Il nous obligea même à faire un détour autour de la cathédrale d'Amiens. A Abbeville, la même cause nous fit perdre un peu de temps. Le brouillard et le vent nous incommodèrent sur la Manche. De 500 mètres nous redescendîmes à 250 pour être moins ballottés. Nous nous contentâmes de suivre la route tracée par le torpilleur qui nous escortait. Nous négligeâmes de nous ravitailler à Boulogne au grand dam de la population, mais tout allait bien, à quoi bon perdre du temps ? Toutefois, il n'était pas facile de rester en arrière du torpilleur, notre vitesse étant plus élevée. Aussi devions-nous faire de nombreux zigzags. Mais, dès que nous apercevons les falaises de Folkestone, nous n'insistons plus et nous continuons notre route en droite ligne. Nous poussons résolument de l'avant. Et voici enfin la masse grisâtre de Londres.

Telle fut l'histoire du record que nous avons établi.

Ce récit est d'une belle simplicité. Il nous fait mieux encore apprécier l'exploit du *Bayard-Clément*.



Le départ du *Bayard-Clément*.

Le «Bayard-Clément» qui est allé de la Motte-Breuil à Londres en 6 h. 15, à une moyenne de 58 kil. 200 à l'heure.

Le raid Paris-Bruxelles

Le même jour, Wynmalen-Dufour et Legagneux-Martinet disputaient le Grand Prix de l'A. C. F. Il s'agissait d'effectuer avec passager le parcours Paris-Bruxelles-Paris en moins de trente-six heures.

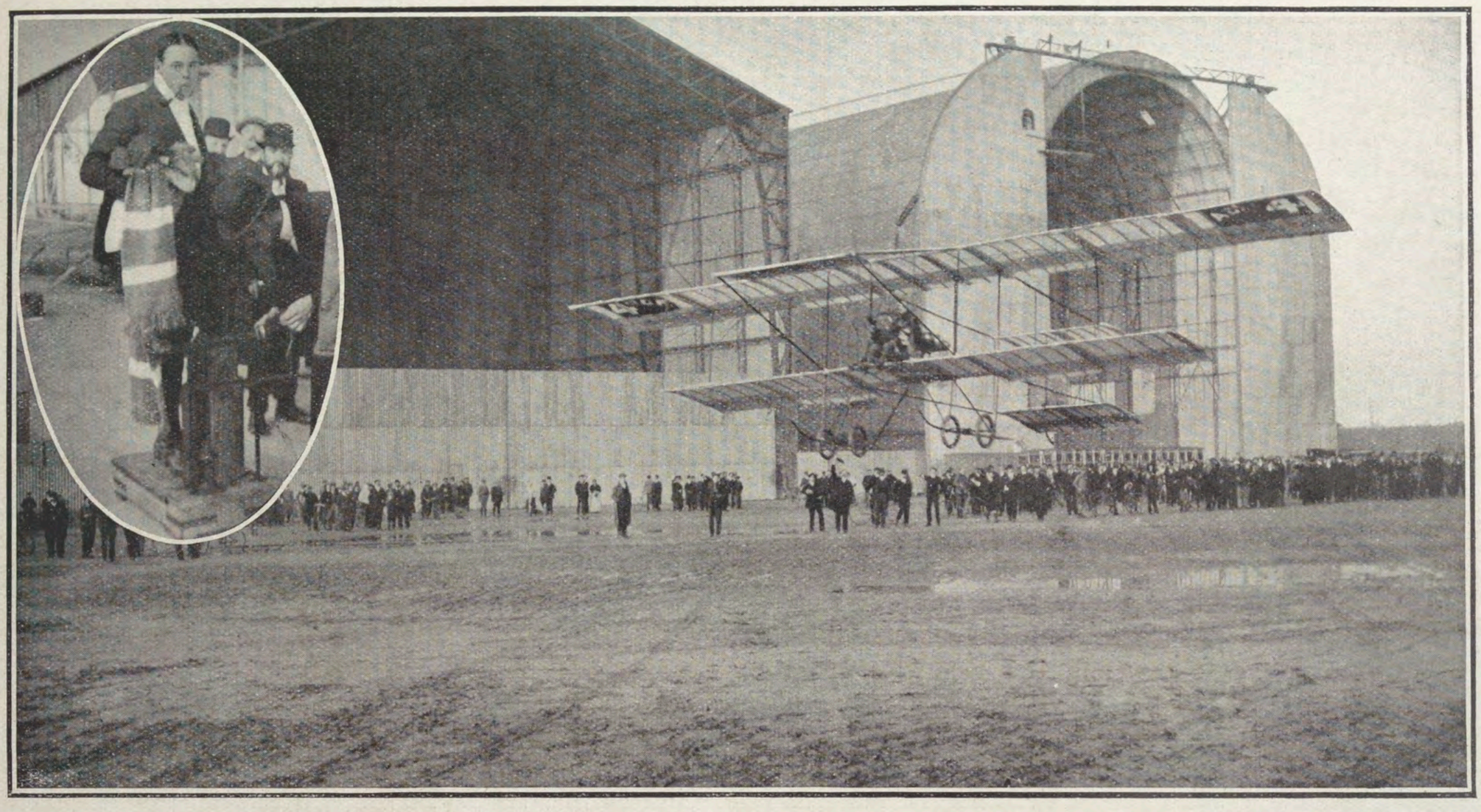
Wynmalen partait le premier, négligeant même l'arrivée du chronométreur officiel qui n'avait pas reçu sa convocation. Le recordman du monde de la hauteur encourait ainsi la disqualification, mais il voulait essayer de revenir de Bruxelles à Paris le même jour. Il arrivait à Bruxelles 5 h. 57 m. 25 s. après son départ. La brume lui avait fait perdre sa direction pendant quelques instants. Il s'arrêtait seulement 44 minutes dans la capitale belge et repartait presque au moment où ses adversaires arrivaient. Il mettait 2 h. 56 s. pour atteindre Saint-Quentin et, la nuit tombant, il ne jugeait pas à propos de continuer, remettant au lendemain la fin de cet extraordinaire voyage de 540 kilomètres. Lundi matin, il quittait Saint-Quentin à 6 h. 40 et terminait son raid à Issy où il atterrissait à midi 16.

— Partir de bon matin est obligatoire pour des voyages de cette importance, nous a-t-il dit, mais en cette saison une brume opaque vous cache votre route. De Saint-Quentin à Paris, nous avons été obligés de descendre à moins de 30 mètres du sol pour nous diriger. Je faillis entrer en collision avec un rapide. Quel beau match : biplan contre train !

Legagneux et Martinet étaient grands favoris. Ils s'étaient rendus de Paris à Bruxelles en 57 m. 10 s. de moins que leurs rivaux. Lundi, ils quittaient Bruxelles à 6 h. 15 m. 30 s. et arrivaient au ravitaillement de Saint-Quentin à 11 h. 35. La fin du voyage semblait un jeu puéril pour eux, lorsque, la foule les gênant, ils atterrirent brusquement, endommagèrent leur appareil et durent finir la route par la voie ferrée.

JACQUES MORTANE.

PARIS=BRUXELLES EN AÉROPLANE



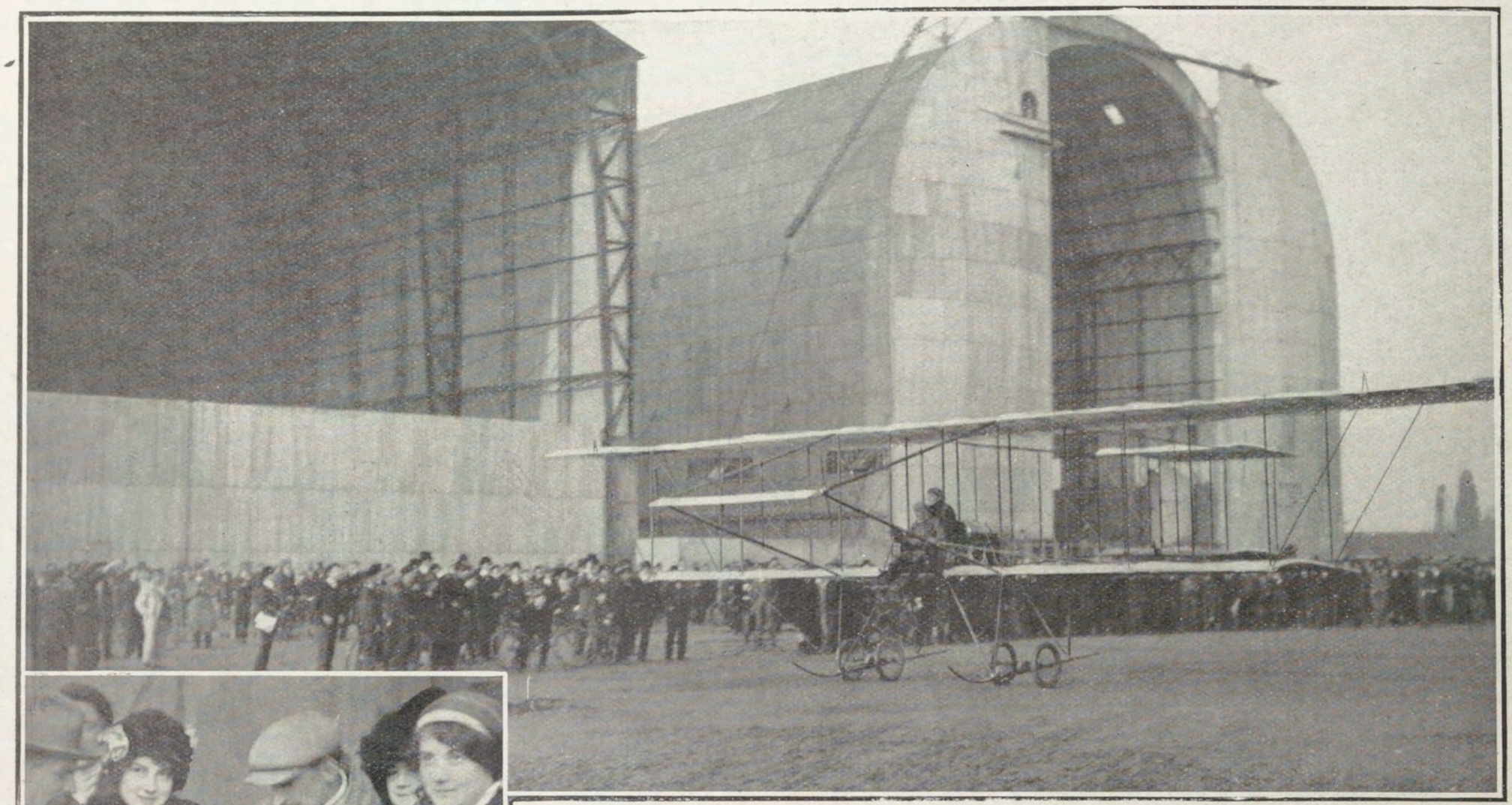
Le départ de Wynmalen.

Le recordman du monde de la hauteur vient de se signaler à l'attention du public par une nouvelle prouesse. Dimanche, à 7 h. 37 m. 35 s. il s'élevait avec Dufour comme passager. Il était le quatrième compétiteur au Grand Prix de l'A. C. F. A gauche, Wynmalen se fait peser. Le poids des passagers doit être de 150 kilos. Détail technique : biplan Henri Farman.

Vers la victoire.

Wynmalen, gêné par le brouillard, s'écarta de sa route et dut atterrir, après son escale de Saint-Quentin, à la frontière, à Frutacelles. Puis il retrouva son chemin et arriva à Bruxelles à 1 h. 30. A gauche : Dufour sur la balance.

LE DÉPART DE LEGAGNEUX-MARTINET



Le départ d'Issy-les-Moulineaux.

Le seul ennui du voyage fut le froid qui gêna beaucoup les hardis voyageurs. Ils volaient entre 6 et 800 mètres d'altitude. A gauche, Legagneux reçoit du courrier qu'il se charge d'emporter à Bruxelles, plus vite que la poste, puisqu'il arriva dans la capitale belge au bout de 5 h. 15 s.

Legagneux et Martinet partent pour Bruxelles.

C'est à 9 h. 24, que Legagneux et Martinet se lançaient à la poursuite de Wynmalen. Ils se ravitaillèrent à Saint-Quentin où ils arrivèrent à 11 h. 25, soit 1 h. 10 après Wynmalen. Ils décidèrent de ne pas imiter l'exemple de leur camarade et de ne repartir que lundi. C'est à 6 h. 11 du matin qu'ils reprirent leur route, arrêtée malheureusement à Saint-Quentin.

La Vie au Grand Air

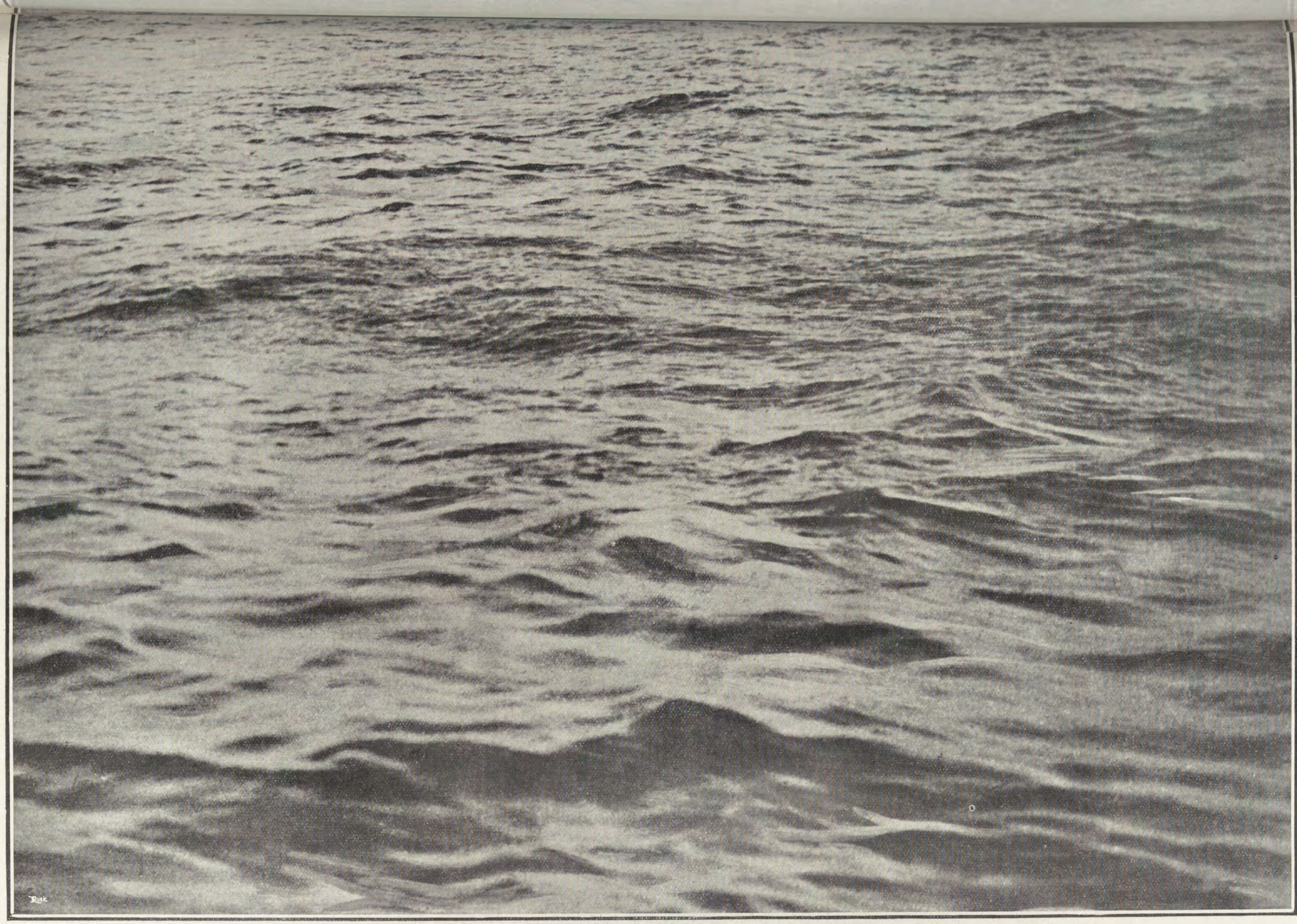
POUR LE GRAND PRIX DE L'AERO-CLUB

LEGAGNEUX ET MARTINET COMMENCENT A S'ÉLEVER

Ce curieux cliché a été pris du haut d'un hangar à Issy-les-Moulineaux. Il présente cette amusante particularité d'avoir été fait lorsque Legagneux et Martinet n'étaient déjà plus en contact avec le sol. La glorieuse équipe avait l'intention d'accomplir deux fois le voyage Paris-Bruxelles et retour. Malheureusement, un atterrissage brusque, causé par la foule qui se pressait au départ des aviateurs à Saint-Quentin, au retour, endommagea l'appareil et obligea Legagneux et Martinet à abandonner, alors qu'ils semblaient avoir la victoire assurée. Détail technique : biplan Henri Farman.

La Vie au Grand Air

UN DIRIGEABLE VA DE FRANCE EN ANGLETERRE



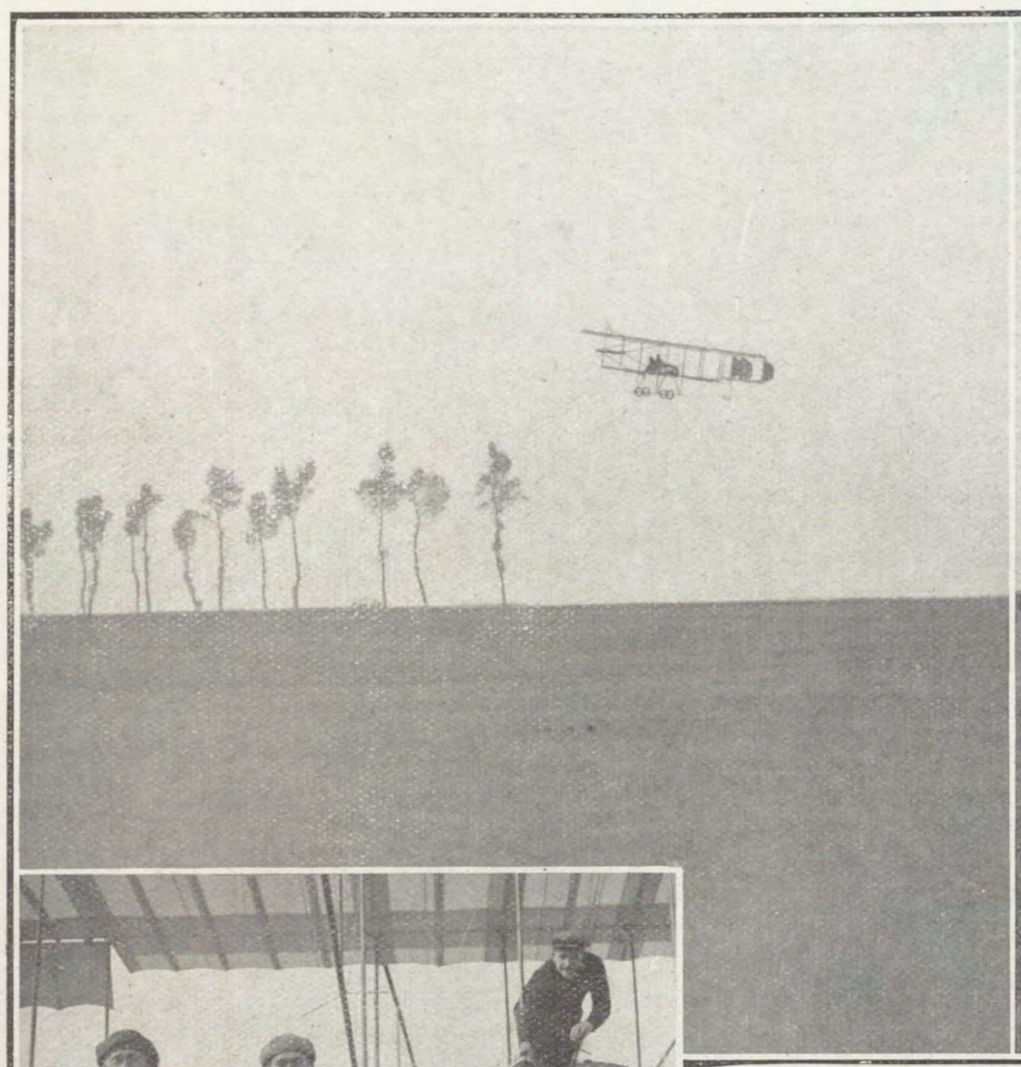
LE *BAYARD-CLÉMENT* TRAVERSE LA MANCHE

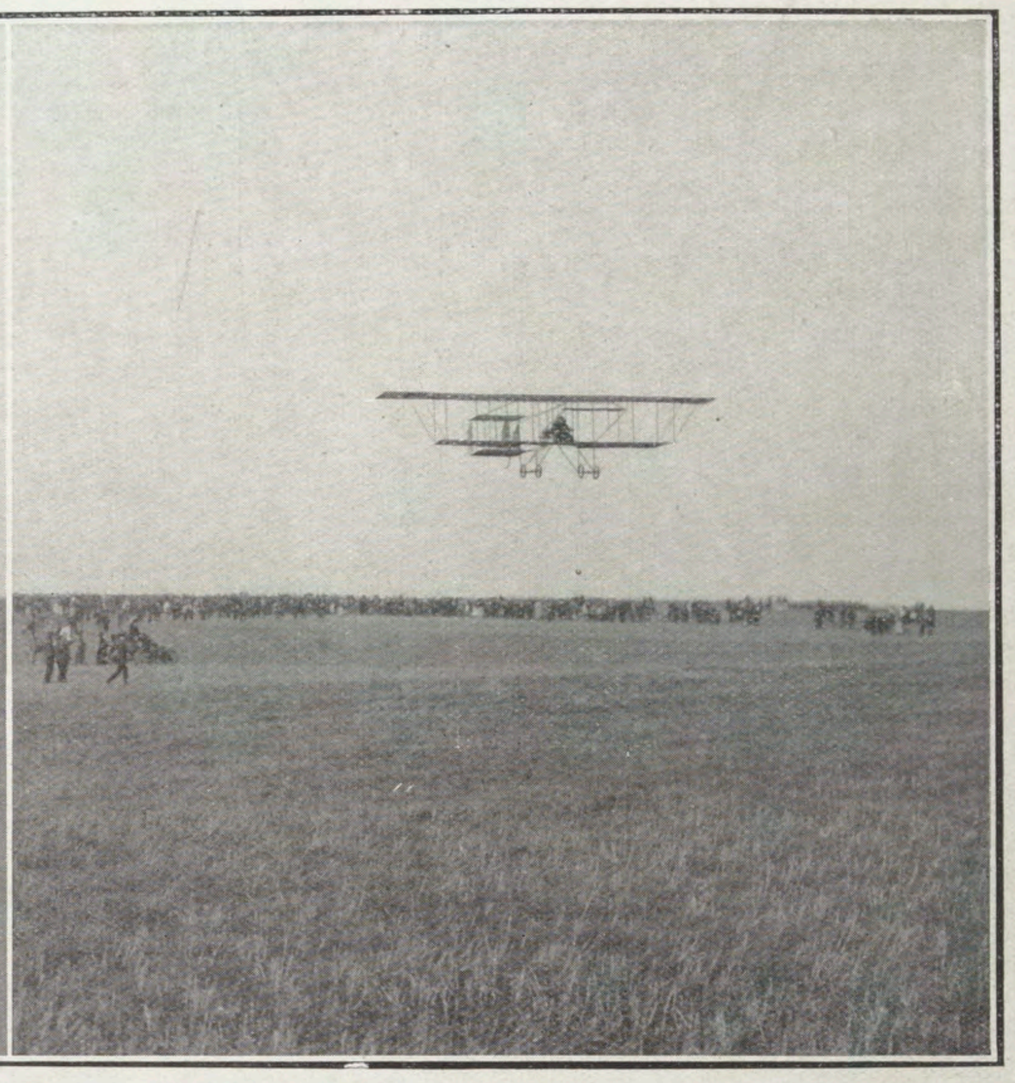
Alors que plusieurs aéroplanes ont déjà passé la Manche, jamais encore un dirigeable n'avait essayé la traversée. Depuis dimanche dernier, 17 octobre, ce record du monde est détenu par le Bayard-Clément *qui, depuis longtemps, attendait l'occasion favorable pour mener à bien sa tentative. A 7 heures du matin, il quittait son hangar de La Motte-Breuil et s'élevait dans les airs avec sept passagers. A 7 h. 30, il passait au-dessus de Magny, traversait Etaples, puis Neufchâtel. Il arrivait au-dessus de Boulogne à 10 h. 1/4 et ne s'arrêtait pas pour se ravitailler. A 11 h. 15, son passage était signalé à Folkestone et il atterrissait à Londres, à Shepherd Bush à 1 heure. Il avait mis 6 h. 15 pour accomplir cette magnifique randonnée de 340 kilomètres environ, ce qui donne une moyenne horaire de 58 kil. 200.*

Détails techniques : Tissus Continental, Magnéto Bosch.

Photographies de notre envoyé spécial.

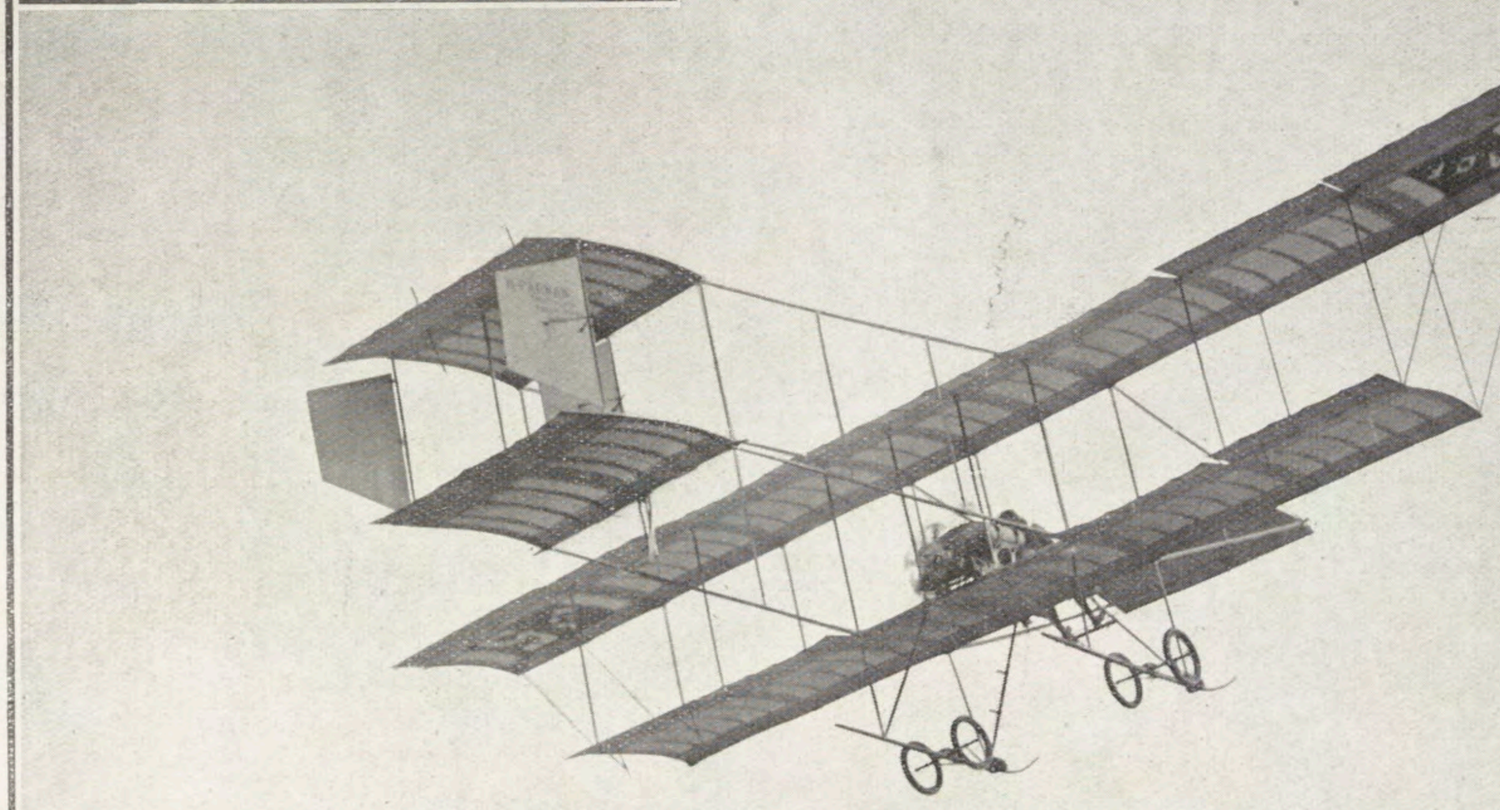
LES RAVITAILLEMENTS A SAINT-QUENTIN





Wynmalen part pour Bruxelles.

Wynmalen atterrit à son ravitaillement de Saint-Quentin à l'aller, à 10 h. 15. Il faisait le plein d'essence et repartait à 10 h. 50.



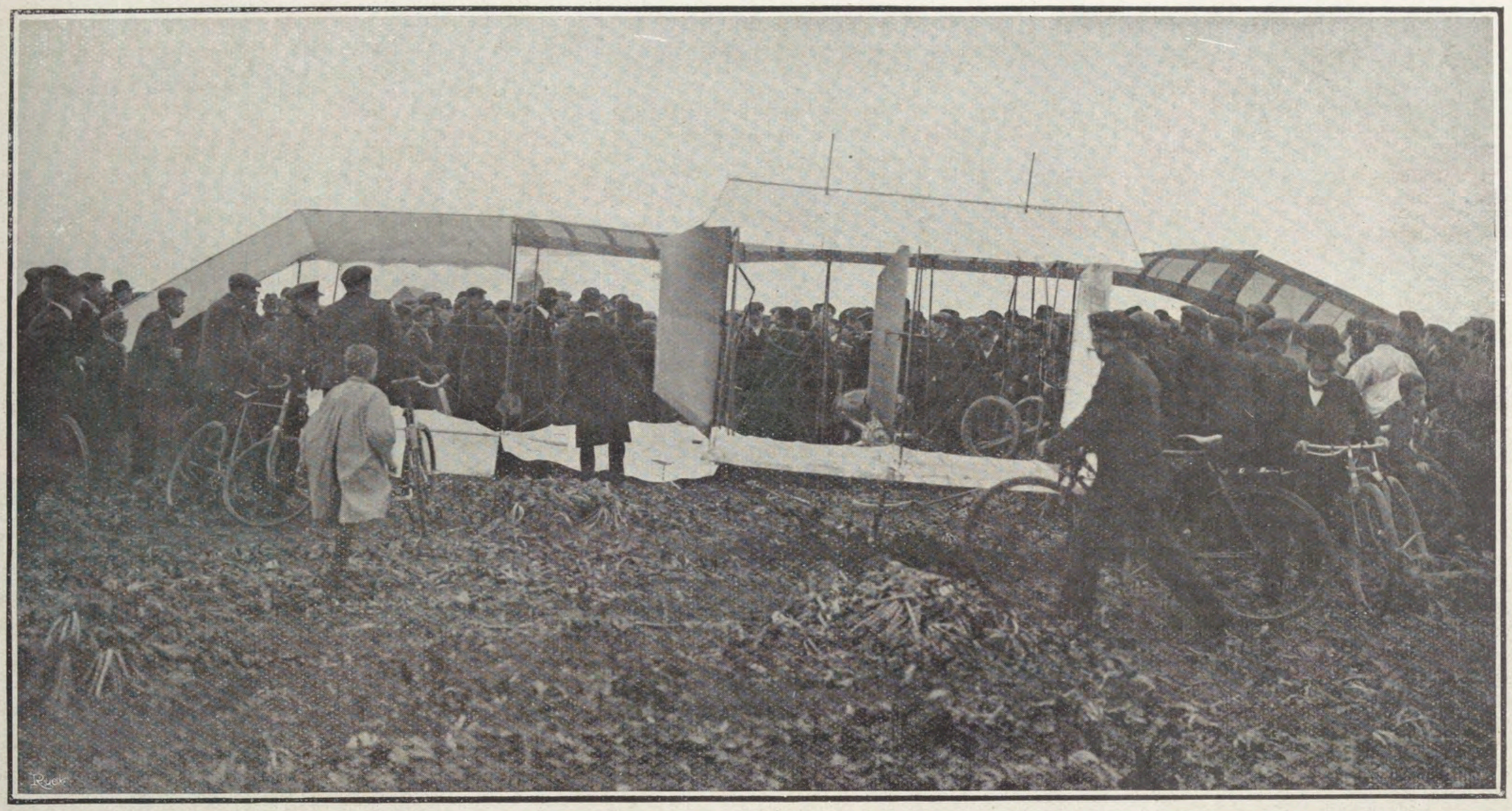
Wynmalen retourne à Paris.

Wynmalen n'avait plus que l'étape Saint-Quentin-Paris à effectuer le 17 Octobre. Parti à 6 h. 40 des Moulins-de-Tous-Vents, il arriva à Issy à midi 16. Son temps officiel est de 27 h. 50 m. 28 s., mais son temps réel, arrêts déduits, est de 11 h. 25 m. 28 s.

Legagneux arrive à Saint-Quentin.

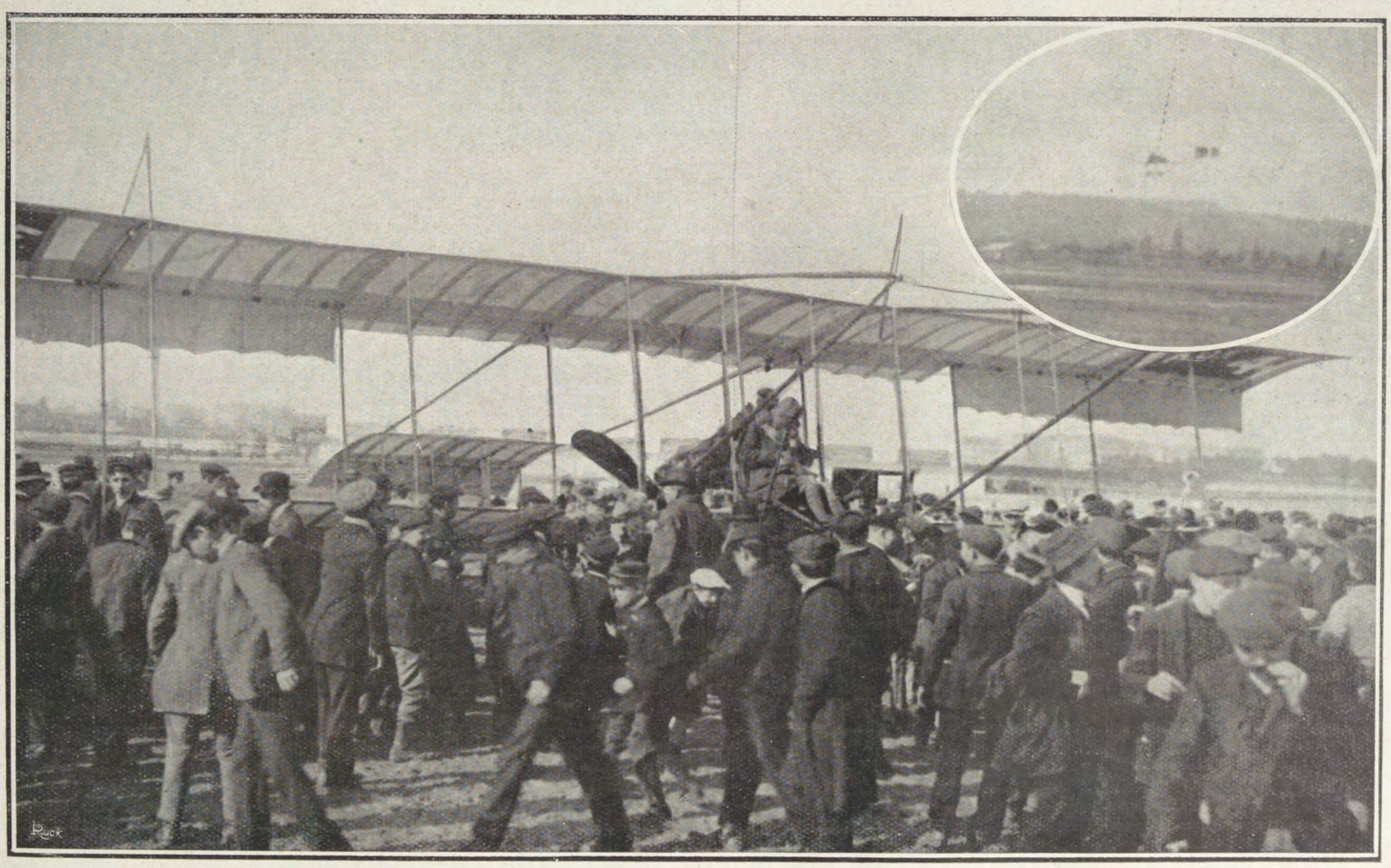
Le pauvre Legagneux et son passager Martinet, après un raid merveilleux de régularité et de sûreté furent victimes d'un accident au terrain des Moulins-de-Tous-Vents, à Saint-Quentin, où ils étaient arrivés à 11 h. 35. Jusque là, seule la brume les avait gênés. — A gauche, les deux aviateurs déjeûnent rapidement, tandis que les mécaniciens font le plein d'essence et vérifient le biplan Henri Farman.

LA FIN DE PARIS-BRUXELLES



Legagneux est arrêté par un accident.

Legagneux et Martinet repartaient au milieu d'une foule compacte. Avant de reprendre leur vol vers Paris, ils accomplissaient quelques beaux virages à faible hauteur, mais les spectateurs les gênaient et pour éviter un accident, ils durent atterrir. Malheureusement ils reprirent terre brusquement et les dégâts les empêchèrent de terminer leur merveilleuse randonnée.



Wynmalen arrive sans encombre à Issy.

A 6 h. 40, Wynmalen et Dufour quittaient Saint-Quentin. Ils atterrissaient à un kilomètre de Tracy à 7 h. 32 et repartaient pour Paris. Dans une belle descente en vol plané, ils terminaient leur raid à midi 16. Une foule enthousiaste leur fit fête à Issy-les-Moulineaux.

Détails techniques : biplan Henri Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch.

LE ROUND QUE JE N'OUBLIERAI PAS (1)

Nous continuons aujourd'hui notre enquête sur les rounds mémorables des principaux boxeurs. Nous avons déjà publié les réponses de John-L. Sullivan, James-J. Corbett, nous terminons celle de Robert Fitzsimmons, qui parle de la reprise où Jeffries lui ravit le titre de champion du monde

J'avais encore l'espoir, le grand espoir de retenir le titre de champion du monde et de ne pas le laisser échapper. Environ à la moitié de la reprise, Jeffries m'adresse deux coups de toute sa puissance. Malgré mon agilité, je ne puis les esquiver. Et je tombe sans connaissance sur le tapis feutré, abandonnant en même temps le titre à Jeffries.

L'unique satisfaction que je gardai du cruel moment de la défaite était que les lauriers de la victoire étaient passés entre les mains d'un vaillant. Je dois confesser, cependant, qu'à cet instant, je n'envisageais pas les choses avec une pareille philosophie et que ce round odieux me valut en même temps de faire connaissance avec la minute la plus douloureuse de ma vie.

Robert Fitzsimmons.
ancien champion du monde des poids lourds.

Réponse de Tommy Burns

Dans un sens, vous pourriez croire que le round qui devrait m'avoir laissé le souvenir le plus vivace durant ma carrière est le quatorzième de mon match avec Johnson, lorsque je perdis le championnat du monde.

Or, il n'en est rien, détrompez-vous, car je ne pense pas que ce soit là la reprise la plus importante de mon record. Elle n'était certainement pas aussi mouvementée pour moi que la vingtième de mon match avec Marvin Hart à Los Angeles, quand je menai la danse à mon gros adversaire pendant tout le temps et que je remportai une victoire bien gagnée avec le titre de champion du monde par-dessus le marché.

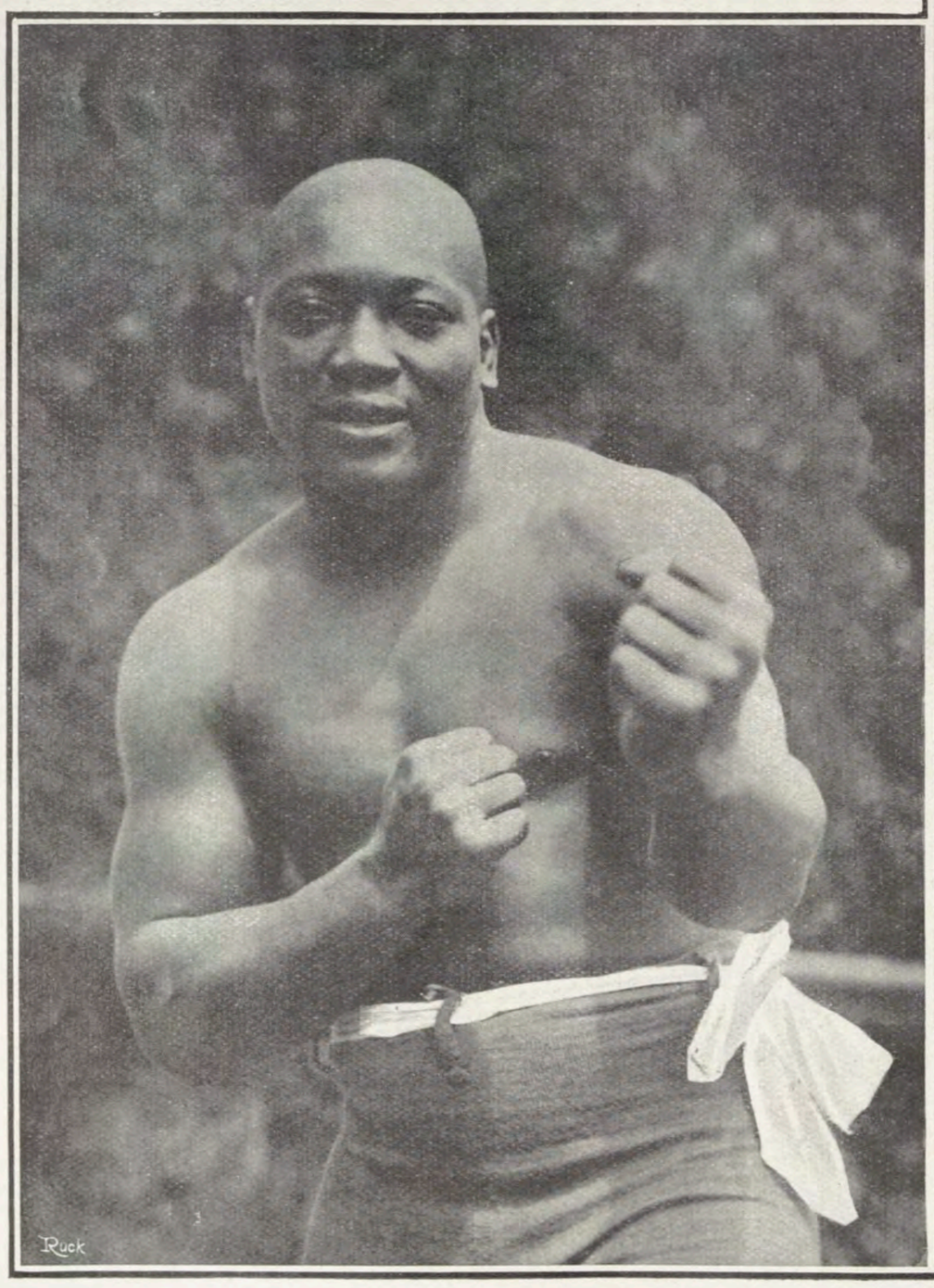
Je fixe le dernier round de ce combat comme le plus intéressant de ma carrière pour la simple raison que j'estime le gain du trophée comme le point culminant de la vie d'un boxeur. J'étais sans aucun doute loin en tête aux points lorsque je quittai mon coin pour cette reprise. Mais il me fallait éviter par tous les moyens possibles de perdre toute mon avance en me laissant knock-outer. Avec beaucoup de pugilistes, c'est là chose facile surtout lorsqu'on possède un avantage réel. Mais avec Marvin Hart, il n'en était pas ainsi, c'était loin d'être aussi simple que de voler un enfant, pour employer une expression américaine. Il faut vous dire que Marvin Hart accusait à la balance 14 stones 9 livres alors que moi, j'atteignais péniblement 12 stones 4 livres et que je lui rendais plusieurs pouces sous le rapport de la taille.

— Ce que vous avez de mieux à faire, Tommy, c'est de vous tenir sur la réserve jusqu'à la fin, me disais-je, tandis que mon adversaire se précipitait sur moi dans l'espoir de terminer le match par un knock-out.

C'est ce que je fis et lorsque le *time* retentit, j'avais l'immense joie de m'entendre donner le verdict qui, par la même occasion, me transmettait le titre de champion du monde.

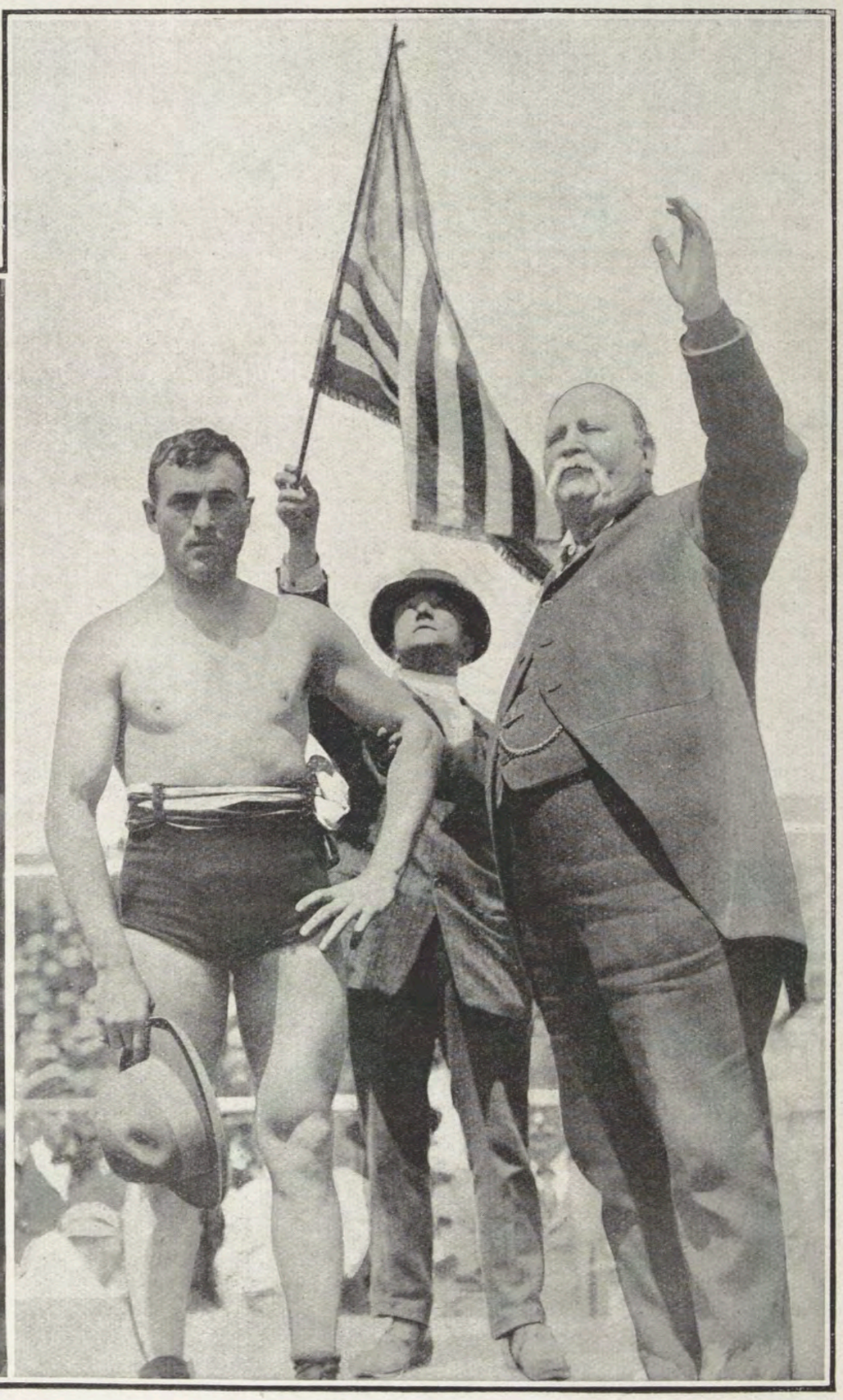
Oui, c'est ce dernier round, plus qu'aucun autre, ainsi que tout bon sportsman le comprendra, qui fut le plus doux de ma carrière et celui dont je me souviendrai toujours. On ne gagne pas, en effet, un championnat du monde chaque jour de la semaine, n'est-il pas vrai ! Et le lot des victoires remportées avant et après semble bien terne à côté de celle qui vous procure le trophée si jalousement et si âprement disputé. Je puis vous avouer en terminant, que c'est plus mon cerveau que mes poings qui travailla à toute seconde de ce vingtième round de mon combat avec Marvin Hart.

Tommy Burns,
ancien champion du monde des poids lourds,
champion du monde des poids lourds-légers.



Jack Johnson.

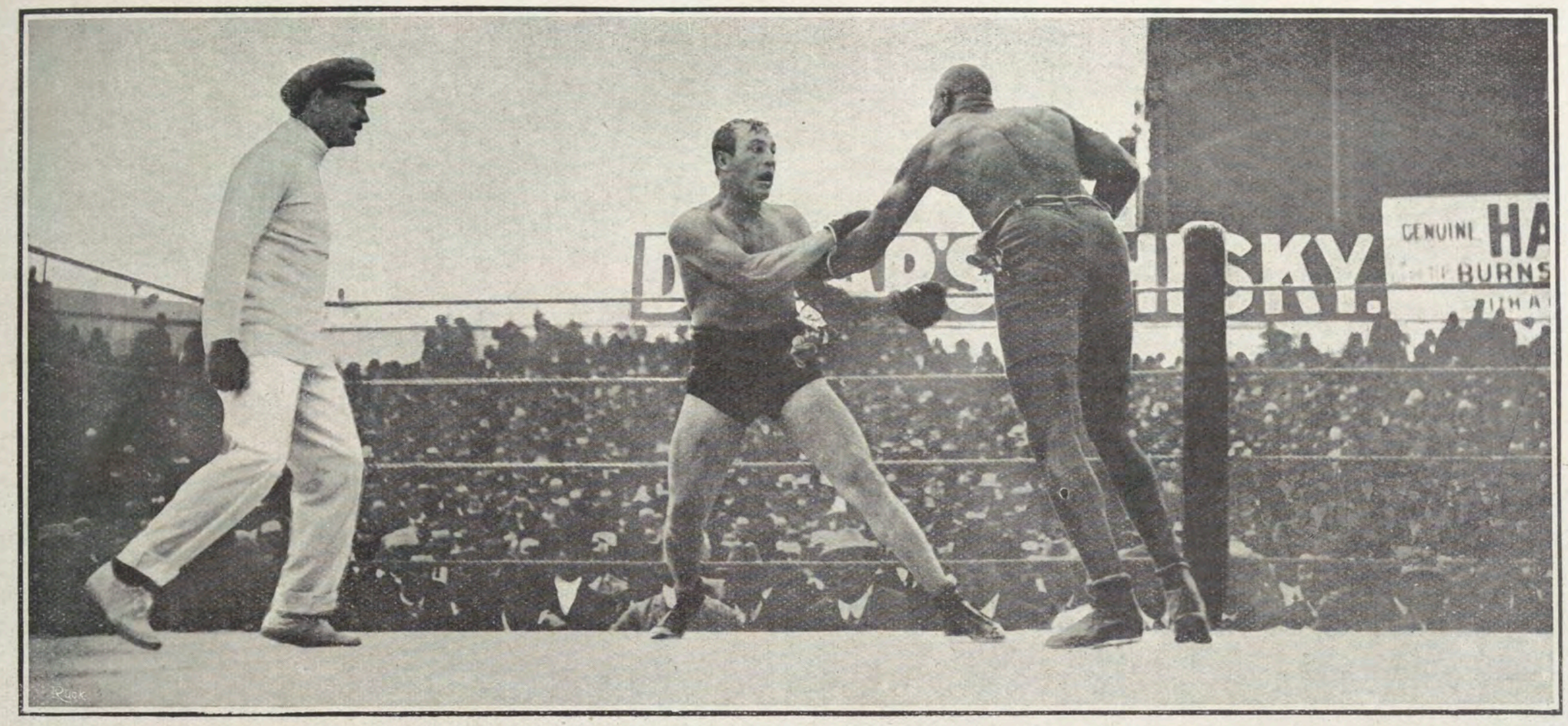
L'actuel champion du monde de boxe, de par sa victoire sur Tommy Burns, le 26 décembre 1908, à Sydney. Il confirma son titre en triomphant de Jeffries, le 4 juillet 1910.



Tommy Burns.

Cette photographie, inédite en Europe, représente Tommy Burns lorsqu'il confirma son titre de champion du monde sur Bill Squires, champion d'Australie, knock-out en un round, le 4 juillet 1907.

(1) Voir le n° 630.



Le match Jack Johnson-Tommy Burns.

Ce match, peut-être le plus important de notre époque, est celui qui permit à un nègre de remporter le titre de champion du monde. Il se disputa le 26 décembre 1908 à Sydney et, la police intervenant, la victoire fut attribuée à Johnson au quatorzième round.

Réponse de Jack Johnson. Le round de ma carrière dont je me souviendrai toujours? Je crois qu'il n'est pas très difficile à trouver! Non, je puis aisément vous répondre. Ce round qui me tient le plus au cœur est celui que j'ai attendu pendant si longtemps, que je voulais absolument vivre et que je crus impossible de trouver pendant plus de dix-huit mois. Je parle de celui où je battis, où je rossai Tommy Burns au Stadium de Rusheutter Bay, à Sydney, le 26 décembre 1908.

J'avais poursuivi « Tahmy » pendant une éternité. Pour le rejoindre, j'avais parcouru des milliers de milles. J'avais été d'Amérique en Angleterre, d'Angleterre en Australie. Et on comprend aisément mon envie d'atteindre cet homme lorsqu'on connaît le résultat du match où je jonglai avec lui devant seize mille spectateurs.

Certes, je fis toutes les concessions! Vainqueur ou perdant, ma bourse était de 37.500 francs, tandis qu'en cas de victoire, de défaite ou de match nul, Burns devait toucher 150.000 francs. Vous voyez d'après la différence que l'un des deux combattants avait grande envie de rencontrer l'autre : ce n'était pas Tahmy. Mais je ne faisais guère attention à l'argent, parce qu'avant tout je tenais à prouver que je n'étais pas le poltron que Burns voulait faire croire et que je n'avais pas le cœur *rayé de jaune*, comme il le prétendait.

Personne au monde, qu'il soit noir ou blanc, n'aime à s'entendre traiter de « couard » surtout s'il ne trouve jamais la chance de montrer qu'il s'agit d'une odieuse calomnie. Et pour deux boxeurs, quel est le meilleur moyen sinon d'être face à face dans le ring? C'est vous dire si j'avais le désir de bien faire, aussi vite que possible.

L'occasion se présenta rapidement, dès le début du combat. Tommy ne perdit pas de temps à étudier mon jeu, contrairement à son habitude. Il se précipita sur moi vite, trop vite, car les événements tournèrent immédiatement contre lui : je le reçus en effet avec un foudroyant uppercut qui le souleva de terre et l'envoya s'écrouler sur le sol. Sur le moment, nous considérions tous cette attaque comme un coup de knock-out, mais Burns se contentait d'attendre la huitième seconde pour se relever après s'être un peu remis. Il sauta rapidement et vint à moi pour s'accrocher dans un clinch. Alors nous combattîmes avec fureur, et avant la fin du round, je réussissais un puissant hook en sortant d'un corps à corps. Oui, autant un solide carnet de banknotes est le meilleur moyen pour faire son chemin dans la vie, autant mon premier round avec Tommy Burns était mon élévation certaine au titre de champion du monde. Et, c'est pourquoi je le considère comme le plus doux, le plus durable de mon existence, moins encore pour l'argent, qu'il m'a procuré par la suite que pour la vengeance que j'ai tirée des injures, effacées à la force du poing sur la figure de « Tahmy ». Je dois ma victoire surtout à mon début de combat et ça je ne l'oublierai jamais.

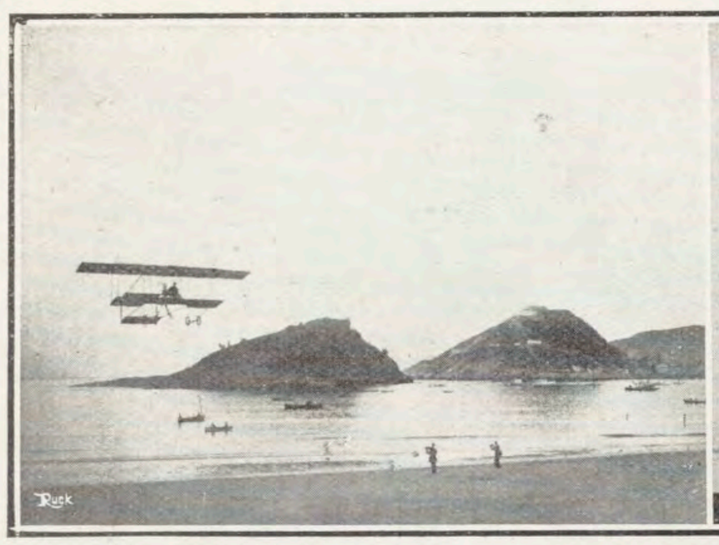
JACK JOHNSON,
champion du monde des poids lourds.

Sam Langford

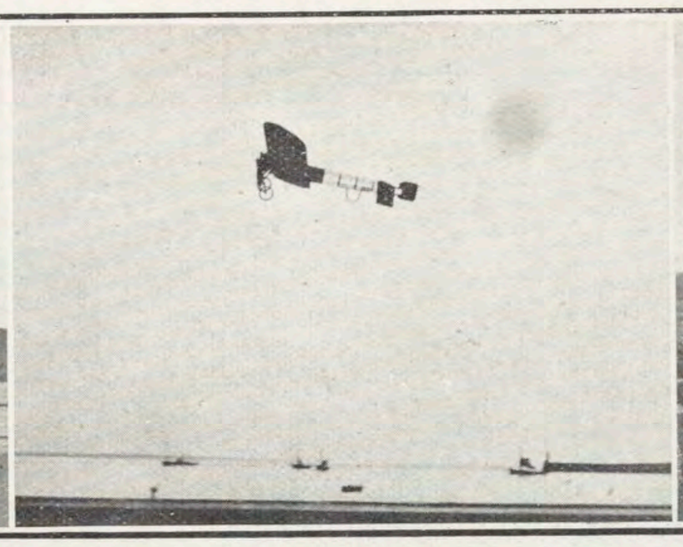
Le prodigieux nègre qui poursuit Jack Johnson de ses défis avec la conviction qu'il peut le battre.

La réponse de Sam Langford. Il est certain que dans le monde de la boxe on parvient à gagner plus de renommée et de fortune que dans aucun autre sport. Mais il faut avouer que ce n'est pas toujours facile et que nous avons bien du mal à nous donner pour arriver à devenir des étoiles du ring. D'autant plus que la valeur n'est pas tout, il faut amener les champions officiels à vous rencontrer. Mais ils n'y consentent pas toujours. C'est ainsi que Jack Johnson possède une merveilleuse dextérité pour faire un pas de côté lorsqu'il me trouve sur sa route. En 1908, il sut éviter le match qui devait nous mettre aux prises. Il avait pourtant signé le contrat, et le contest se serait disputé au National Sporting Club de Londres. Je suis bien forcé d'en conclure qu'il a peur de moi.

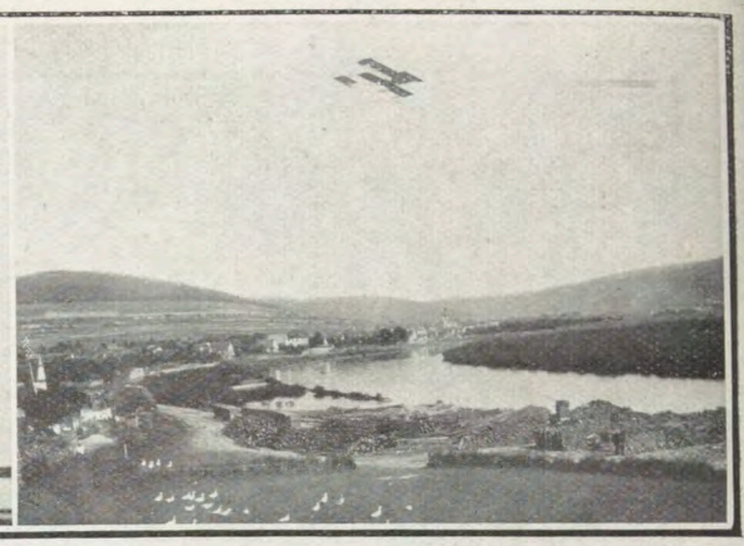
(A suivre.)



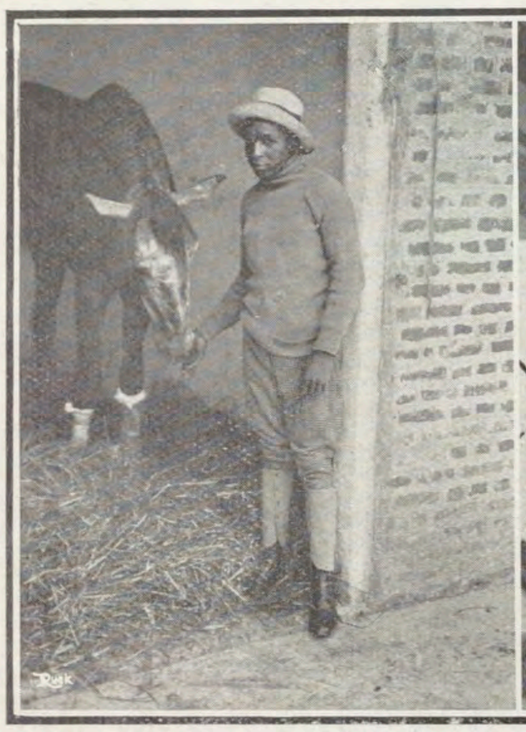
Un vol de l'aviateur espagnol Loïgory, sur son biplan Henri Farman, à Saint-Sébastien.



L'aviateur Gibert revenant de la traversée de l'estuaire de la Gironde.



L'aviateur allemand Emile Jeannin, au cours d'un voyage aérien, se dirige vers Metz.



Le jockey nègre Busch qui court en steeple et travaille chez l'entraîneur Sibour.

Michel Molla, qui a fait le premier vol en Roumanie, emmène Mme Y. Camarakesco.

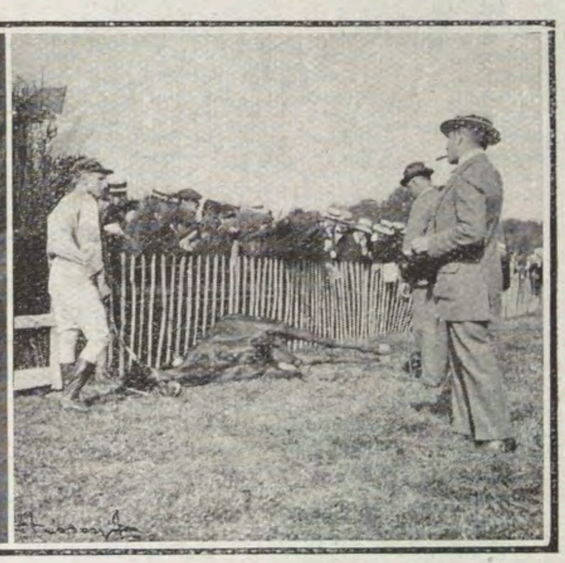
Wellmann et Melvin Vaniman qui ont tenté la traversée de l'Atlantique en dirigeable.

Costume destiné à supprimer les contusions graves dans les accidents d'aéroplanes.

Le Sporting Club Universitaire bat le R. C. F. à Colombes par 13 points à 4.

G. Sauliard qui fait le tour du monde (22.000 kil.) à pied.

Ch. Knauss, vainqueur du Tour de Paris à la marche en 3 h. 13 m. (33 kil. 800).



L'Isle, à M. Blavier, qui s'est brisée les deux pattes de devant à Châteaubriant.

Résultats sportifs des 15 et 16 Octobre.

AÉRONAUTIQUE

Dimanche 16 Octobre. — Le dirigeable *Bayard-Clément* va de La Motte-Breuil à Londres en 6 h. 15.

Dimanche 16 Octobre. — Wynmalen et Dufour accomplissent le raid Paris-Bruxelles-Saint-Quentin (410 kil.) en 8 h. 53 m. 25 s.). Paris-Bruxelles : 5 h. 57 m. 25 s.; Bruxelles-Saint-Quentin : 2 h. 56 s.

Dimanche 16 Octobre. — Legagneux et Martinet vont de Paris à Bruxelles (270 kil.) en 5 h. 15 s.

ATHLÉTISME

Samedi 15 Octobre. — Boxe. — Wonderland. — Carpentier bat aux points Percy Wilson. Eustache triomphe de Darkey Haley qui abandonne.

Dimanche 16 Octobre. — Tour de Paris à la marche (33 kil.) : 1. Knauss (3 h. 13 m.); 2. Couratin (3 h. 18); 3. Montfort (3 h. 21).

Dimanche 16 Octobre. — Football rugby : Le S. C. U. F. bat le R. C. F. à Colombes par 13 points à 4.

HIPPISME

Dimanche 16 Octobre. — Longchamp. — *Grand Critérium* (1.600 mètres, 40.000 francs): 1. Faucheur, au baron M. de Rothschild (Barat); 2. Lahire; 3. La Bohême II. P. M. : gag. 54 fr. 50; pl., 21 fr. 50, 23 fr. 50, 40 fr. 50. — *Prix Gladiateur* (6.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Pierre Bénite, à M. Bouillon (O'Neill); 2. Rose de Flandre. P. M. : gag. 31 francs; pl. 86 fr. 50, 27 fr. 50.

Musica vient de changer de direction. C'est désormais M. Xavier Leroux, le compositeur applaudi de la *Reine Fiammette* et du *Chemineau*, qui présidera aux destinées du grand périodique. Dans le numéro du 1er novembre, indépendamment de remarquables articles de Raoul Pugno, Gaston Carraud, Robert de Flers, Emile Vuillermoz, merveilleusement illustrés et documentés, le lecteur pourra lire, sous la signature du nouveau rédacteur en chef, un ensemble d'excellentes et neuves déclarations.

LA TENTATIVE DE WELLMANN

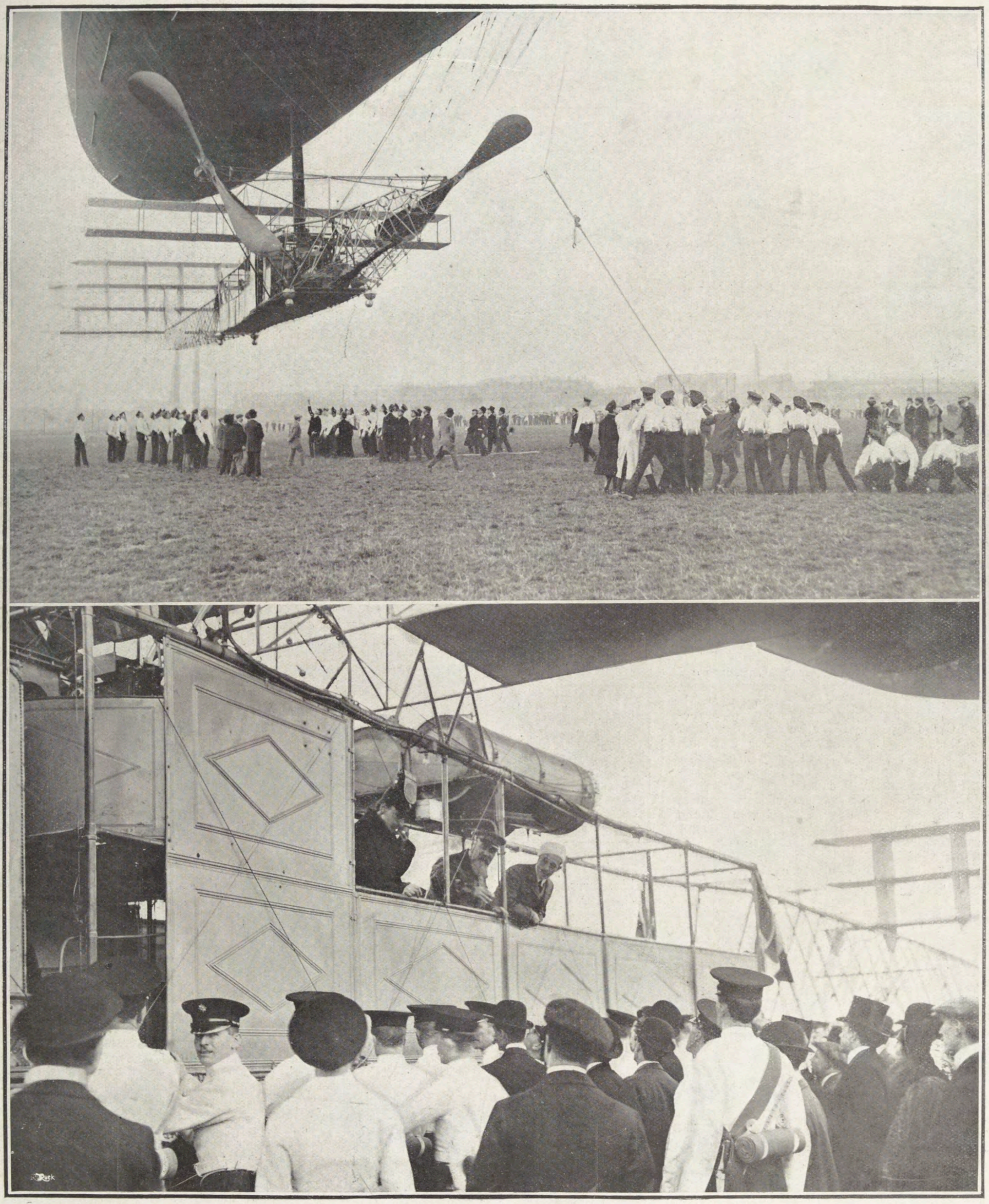
Wellmann, que nous avons connu à Paris, alors qu'il espérait réussir le voyage au Pôle Nord en dirigeable, vient de se signaler à nouveau à l'attention du monde entier. Il a tenté de traverser l'Atlantique en auto-ballon. Cette performance était peut-être plus digne d'admiration pour son auteur que d'intérêt au point de vue sportif. Il semblait en effet impossible que Wellmann réussît ce voyage invraisemblable lorsqu'on songeait aux obstacles qui devaient être vaincus. De plus il n'était pas, semble-t-il, suffisamment éprouvé comme marin de l'air pour mener à bien pareille tentative qu'aucun autre n'aurait osée. Il était difficile de croire que l'atterrissage s'effectuerait en Europe, aussi pouvait-on considérer ce raid comme la prouesse la plus dangereuse essayée jusqu'ici.

Heureusement la fin du voyage fut moins tragique que tous les sportsmen le craignaient.

Nous espérons recevoir d'Amérique des documents sur ce voyage suffisamment tôt pour les publier la semaine prochaine. Nous parlerons également dans ce numéro de la mort du fameux Stanley Ketchell, champion du monde des poids moyens, qui vient d'être tué par un cowboy. C'est l'une des étoiles les plus brillantes du ring qui disparaît dans la force de l'âge. Le pauvre garçon, qui avait un peu trop abusé des plaisirs, s'était retiré dans son pays pour se remettre en forme, et un drame intime l'enlève brutalement à l'admiration de tous les sportsmen.

J. M.

DE PARIS A LONDRES EN DIRIGEABLE



L'ARRIVÉE DU *BAYARD-CLEMENT* A LONDRES

Parti de La Motte-Breuil à 7 heures du matin, le Bayard-Clément *est arrivé à Londres sans avoir fait d'escale, au bout de 6 h. 15 m. M. Clément était à bord avec six personnes: MM. Sabatier, ingénieur, Baudry, Leprince, Du Cros et les mécaniciens Delasser et Daire. En haut : l'arrivée au terrain d'atterrissage. En bas : la foule et les soldats acclament l'équipage.* Détail technique : tissus Continental.

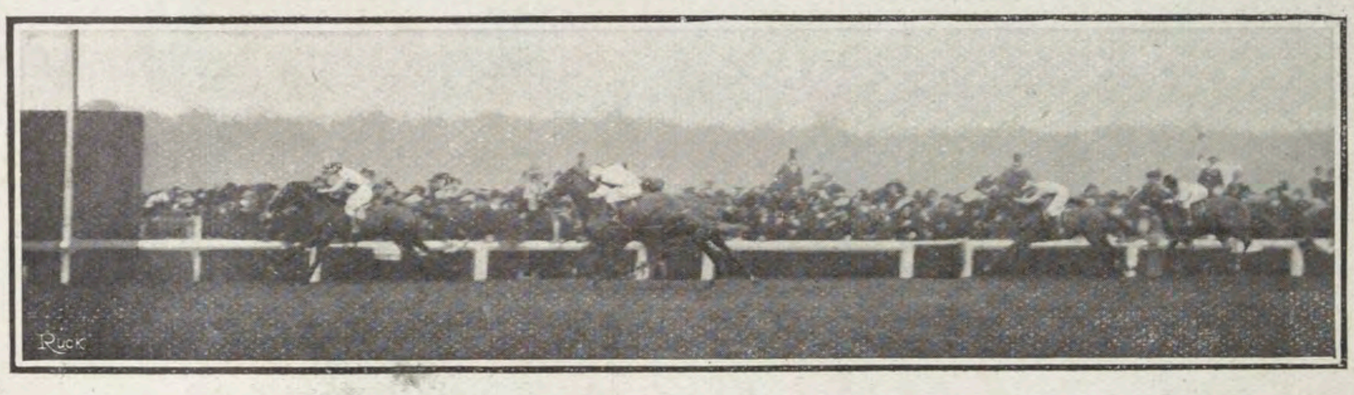
LES COURSES DE LONGCHAMP

De gauche à droite : Le Roumi, Alcantara II, La Source, La Bohême II, Nectarine, La Grave, Combourg, Grand Seigneur.

Le dernier tournant dans le Grand Criterium (1.600 mètres, 40 000 francs). Longchamp, 16 octobre.

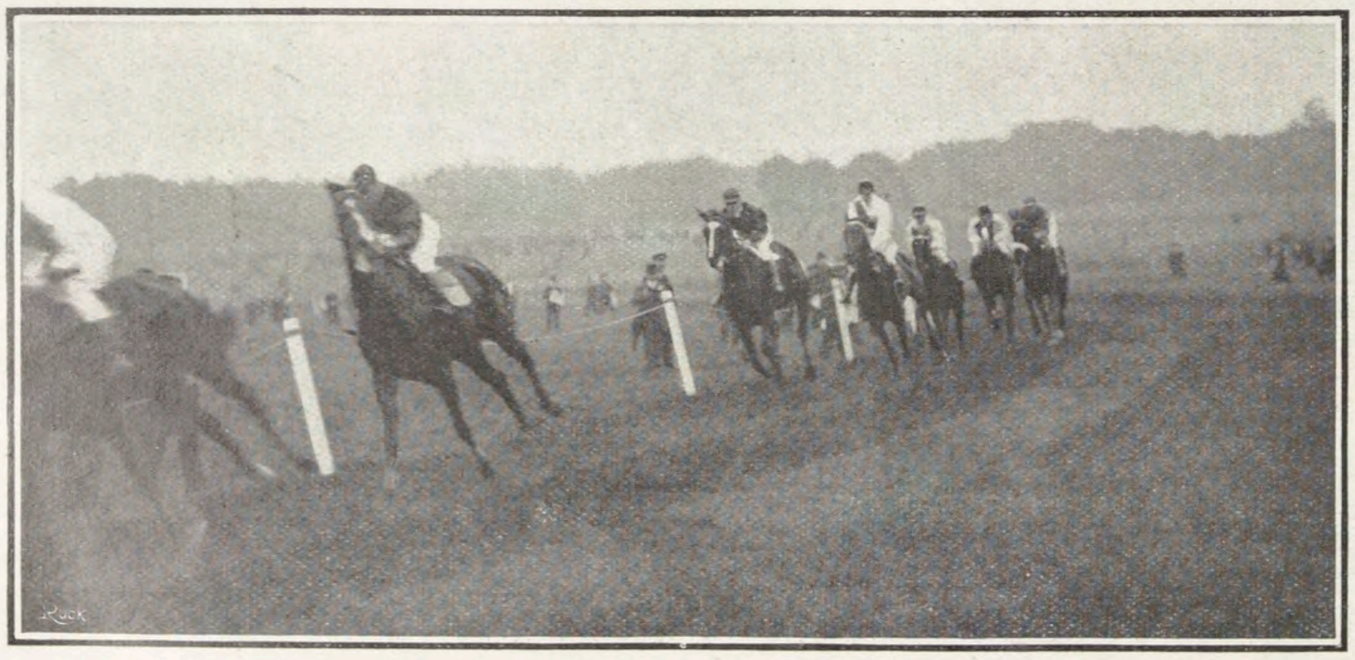
Après plusieurs faux départs, Nectarine et La Source sont parties en tête. Grand Seigneur perdait du terrain et Granite restait au poteau. Dans le dernier tournant, La Source passait première, mais Faucheur la dépassait dans la ligne droite.

Sur le palmarès du Grand Critérium qui est théoriquement le Derby des deux ans, on ne relève depuis vingt ans le nom d'aucun gagnant du prix de Jockey-Club ; et pour y trouver celui d'un gagnant de Grand Prix, il faut remonter à Dolma Ghatché (1893) ou à Rueil (1891). Quelques célébrités y figurent pourtant, tels Le Sagittaire, Roxelane, Holocauste, Val d'Or, Prestige. Quelle destinée est réservée au gagnant de cette année, Faucheur ? Il est bien difficile de hasarder là-dessus un pronostic. On peut croire pourtant qu'il sera l'an prochain pour Manfred et Lord Burgoyne un adversaire sérieux. Il a battu hier très catégoriquement tout ce qui compte actuellement, comme deux ans en dehors des deux cracks. La ligne de La Bohême, s'il fallait la tenir pour exacte, la mettrait bien près de Manfred, puisqu'il la laisse d'une longueur et demie derrière lui, à peu près comme l'avait fait le fils de Maintenon dans l'Omnium de deux ans. Mais la carrière de Manfred, comme celle de Lord Burgoyne est dans son ensemble plus probante. Pour mettre Faucheur au niveau des cracks il faudrait en espérer encore quelques progrès. Ajoutons que ces progrès me paraissent possibles et même probables. Faucheur est déjà assez formé et taillé en deux ans. Ce serait une objection assez grave, si Perth, son père, qu'il rappelle par tant de points, n'avait été sur celui-ci semblable à lui.



L'arrivée du Grand Critérium.

Lahire survenait assez fort, mais ne pouvait empêcher Faucheur de l'emporter de deux longueurs.



(De gauche à droite) Bonne Chance, Pierre Bénite, Rose de Flandre, Eglantine, Chateldon, Ripolin, Mlle Bon.

Le Prix Gladiateur (6.200 mètres, 30.000 francs.)

Bonne Chance est partie en tête. Après les tribunes, sur la grande piste, Pierre Bénite était première et menait jusqu'au poteau qu'elle passait avec 4 longueurs sur Rose de Flandre.

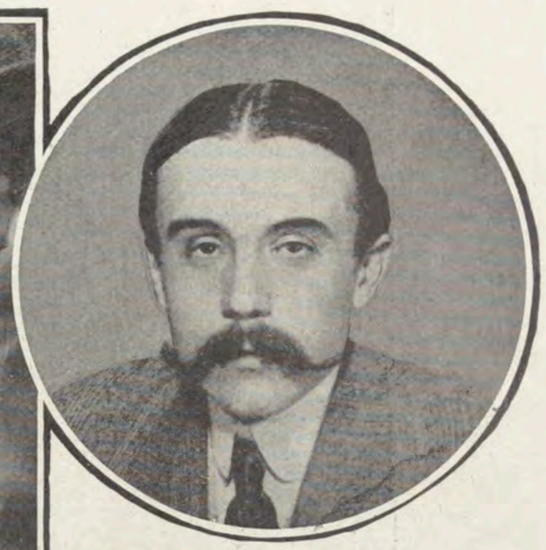
Du prix Gladiateur, ce qu'il faut surtout retenir c'est l'aptitude des Childwick pour un long parcours. Les deux premières, Pierre Bénite et Rose de Flandre et le quatrième Bonne Chance, ex-Kenilworth, sont en effet des produits du fils de Saint-Simon et Plaisanterie. Les deux pouliches vont entrer au haras avec le prestige d'une performance remarquable, et qui atteste une qualité de résistance exceptionnelle. Mais nous doutons qu'une épreuve aussi dure, soit une préparation rationnelle à leur emploi de poulinière. Stuart.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

Le deuxième salon de l'Aéronautique qui vient de s'ouvrir, prouve les merveilleux progrès accomplis en un an par l'aviation.

M. Robert Esnault-Pelterie.
Commissaire général du Salon de l'Aéronautique.

L'inauguration du Salon.
Le 2e Congrès de l'Aéronautique fut inauguré par plusieurs ministres : le général Brun, l'amiral Boué de Lapeyrère, MM. Dupuy, Doumergue et Sarraut.



M. André Granet.
Secrétaire général du Salon de l'Aéronautique.

L'EXPOSITION de l'aéronautique a ouvert ses portes samedi dernier. Depuis huit jours, la foule circule dans le vaste hall du Grand Palais et admire. Elle admire et elle sait pourquoi elle admire.

Ce n'est, d'ailleurs, plus en 1910 la même foule qu'en 1909. L'an dernier, l'affluence était plus grande, plus vive la curiosité. Relativement rares étaient ceux qui avaient pu voir de près, ou même de loin, un « aéroplane ». Le public voulait voir, et, après s'être extasié devant les appareils *qui avaient volé*, jetait un regard surpris et intéressé à ceux qui affectaient des formes inaccoutumées : hélicoptères géants, ou orthoptères à la structure compliquée.

Les plus lourds que l'air n'étaient d'ailleurs pas les seuls objets de curiosité : les dirigeables, imposants par leur masse, attiraient sur eux tous les regards. Et il était encore permis de se demander : qui vaincra, l'oiseau ou le poisson volant ?

Pareille question n'est plus de mise cette année.

L'aéroplane a balayé devant lui tous les rivaux. Plus de dirigeables au Salon, sauf pourtant le *Zodiac*, qui reste seul représentant de son espèce.

Non point d'ailleurs que le dirigeable abdique, il s'en faut ; le voyage du *Clément-Bayard*, et celui, inouï d'audace de l'*America* au-dessus de l'Atlantique, sont là pour prouver le contraire. Mais le gros public lui-même sent bien que c'est dans l'aéroplane qu'il faut voir le navire aérien de l'avenir.

Autre symptôme et plus caractéristique des progrès faits depuis l'année dernière : le type de l'aéroplane s'uniformise. Il y a encore, évidemment, des monoplans et des biplans. Mais plus de dix-plans ou d'appareils extraordinaires.

En cela, d'ailleurs, réside sans doute le degré moindre de curiosité qu'inspire le salon de cette année à la foule : à l'observateur superficiel, il semble que tous les appareils se ressemblent plus ou moins : c'est toujours une ou deux paires d'ailes, un moteur, une ou deux hélices.

Mais, si l'on veut bien se donner la peine de regarder, on constate au contraire qu'il y a bien des points intéressants dans cette exposition.

Nous ne pouvons en ce court article consacrer à chacun l'étude qu'il mérite. On trouvera par ailleurs dans ce numéro des articles plus détaillés sur la plupart des appareils. Nous donnerons dans le prochain, une énumération détaillée des moteurs d'aviation. Contentons-nous, pour aujourd'hui de noter ce qui nous a paru le plus brillant dans les divers stands.

Dans le salon d'honneur, en face de l'entrée, rien que des appareils célèbres par leurs performances, appareils dont certains sont déjà entrés dans l'histoire. Le Blériot de Leblanc, d'abord, le vainqueur du Circuit de l'Est, toujours très entouré. L'Antoinette, que Latham porta aux nues... et même au-dessus !... L'oiseau rouge bien connu d'Esnault-Pelterie.

Dans les divers stands, quelques appareils attirent plus spécialement l'attention.

Clerget expose un monoplan, dit tandem, à trois places : le pilote, placé tout à l'arrière du fuselage, est chargé uniquement de la manœuvre. Un mécanicien, à l'avant, peut consacrer toute son attention au moteur. Entre les deux, l'observateur a toute liberté pour s'acquitter sans distraction de sa mission.

Pour les militaires, encore, le biplan Voisin armé d'une mitrailleuse : le voilà bien, l'aéroplane engin de paix !...

Henri et Maurice Farman exposent leurs biplans. Les appareils Wright sont représentés par deux types : mais ils ont légèrement évolué et, sous leurs patins, sont dissimulées de petites roues. Le Sloan, biplan dont la paire d'ailes supérieure s'incurve pour rejoindre presque la voilure inférieure, attire l'attention par sa forme singulière.

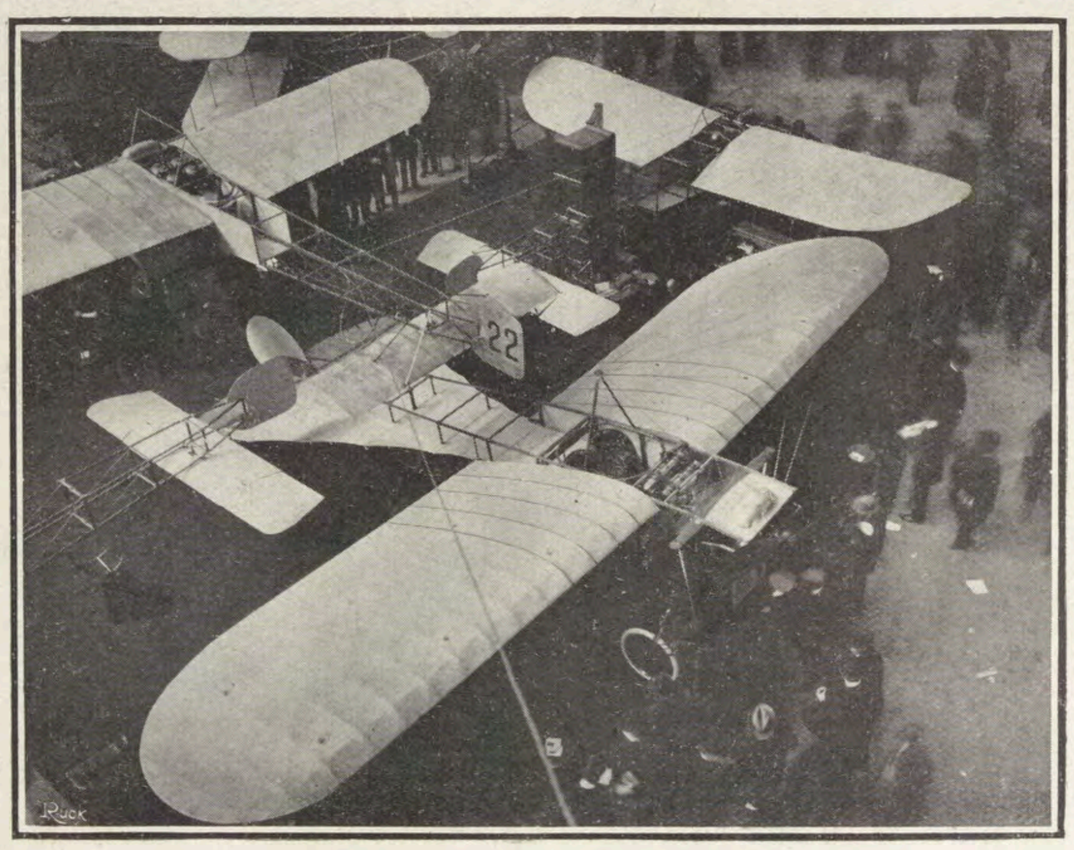
L'aéroplane de Paulhan, dont les ailes sont maintenues par une sorte de poutre armée à leur bord d'attaque, est à rapprocher, à ce point de vue, de l'appareil Fabre, qui repose sur ses flotteurs dans la galerie du premier étage.

A signaler aussi le biplan Coanda. Tout est original dans cet appareil : la voilure, faite d'une mince feuille de bois raidie par une armature d'acier, le gouvernail cruciforme placé au bout de l'empennage dans deux plans inclinés à 45° sur l'horizon, le propulseur surtout, constitué par une turbine de faible diamètre. Pas de haubans ni de tendeurs : les deux seuls câbles apparents sont les rubans d'acier qui commandent le gauchissement.

Les stands des moteurs sont nombreux, eux aussi. N'en disons rien aujourd'hui, nous y reviendrons.

En résumé, l'impression qui se dégage d'une première visite, est celle d'un progrès indéniable, d'un très grand progrès.

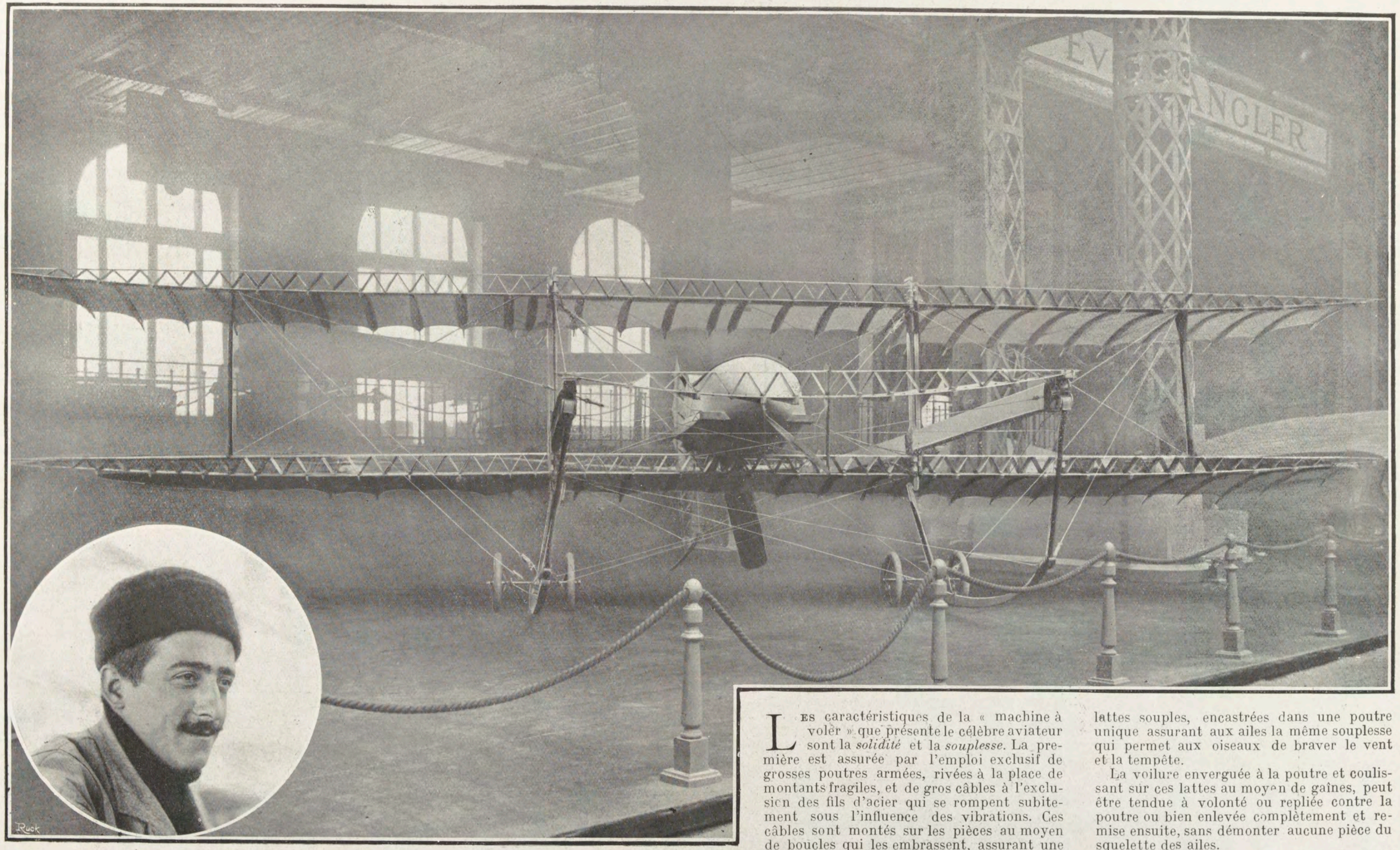
HENRI PETIT.



Le Salon vu du premier étage.
L'un des stands qui attire le plus l'attention du public est celui de Blériot où, au milieu des divers modèles, trône l'appareil de Leblanc dans le Circuit de l'Est.

La Vie au Grand Air

LA MACHINE A VOLER PAULHAN



LE STAND LOUIS PAULHAN

Le nouveau biplan du gagnant de Londres-Manchester, que celui-ci qualifie de "machine à voler" se présente sous un aspect tout à fait spécial et différent des appareils construits jusqu'à ce jour. Sa construction est d'une solidité nautique et ses ailes sont souples comme celles des oiseaux.

Les caractéristiques de la « machine à voler » que présente le célèbre aviateur sont la *solidité* et la *souplesse*. La première est assurée par l'emploi exclusif de grosses poutres armées, rivées à la place de montants fragiles, et de gros câbles à l'exclusion des fils d'acier qui se rompent subitement sous l'influence des vibrations. Ces câbles sont montés sur les pièces au moyen de boucles qui les embrassent, assurant une absolue sécurité.

La souplesse est assurée méthodiquement entre toutes les parties de l'appareil pour leur permettre de jouer et de se déformer sans se rompre.

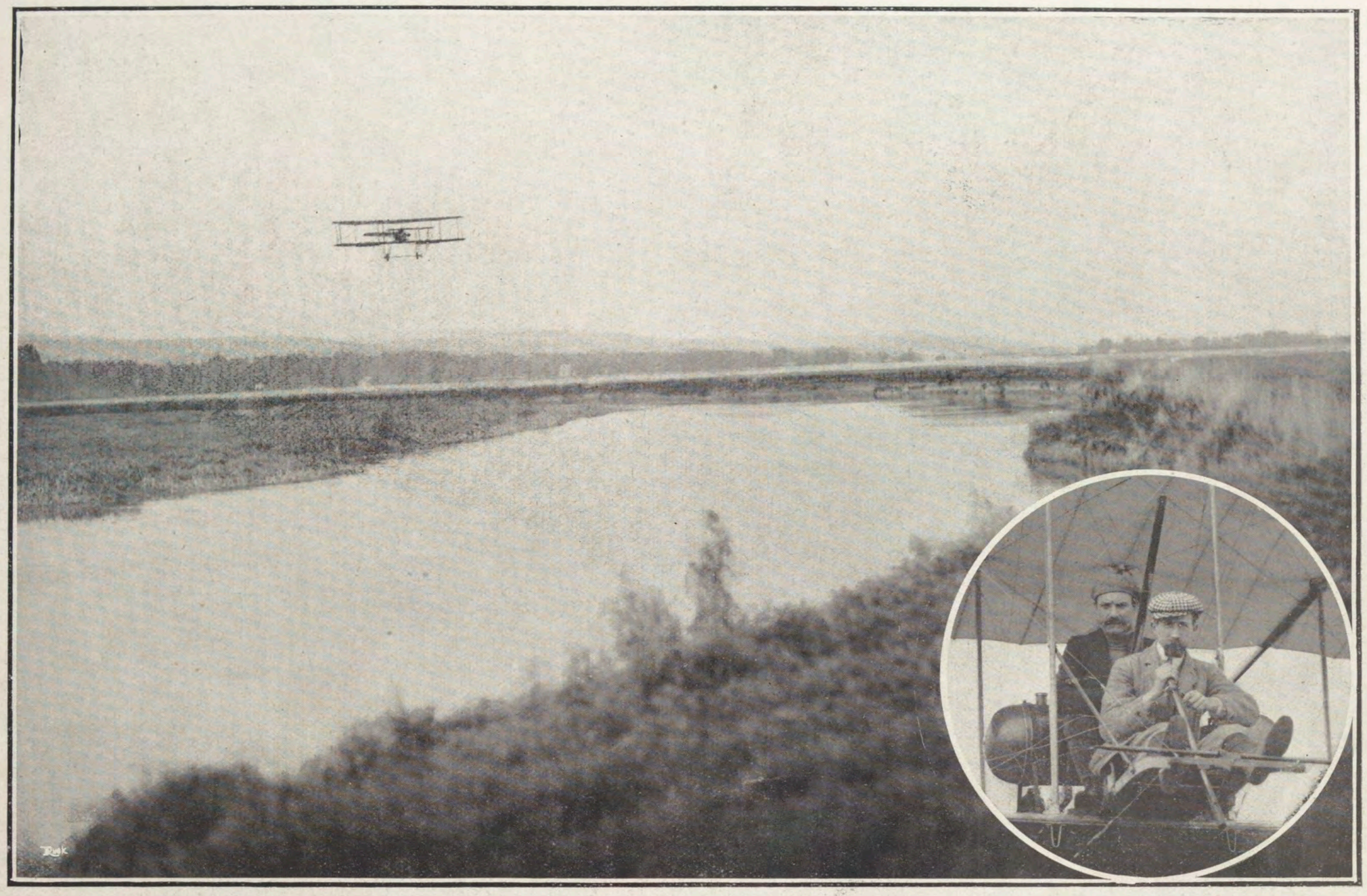
Les surfaces portantes sont formées de lattes souples, encastrées dans une poutre unique assurant aux ailes la même souplesse qui permet aux oiseaux de braver le vent et la tempête.

La voilure enverguée à la poutre et coulissant sur ces lattes au moyen de gaînes, peut être tendue à volonté ou repliée contre la poutre ou bien enlevée complètement et remise ensuite, sans démonter aucune pièce du squelette des ailes.

Les lattes ont une courbure et une élasticité progressives soigneusement calculées ; — on remarquera qu'elles supportent la voilure sans aucune espèce d'entretoise même à leur extrémité libre.

F. M.

LES APPAREILS SOMMER

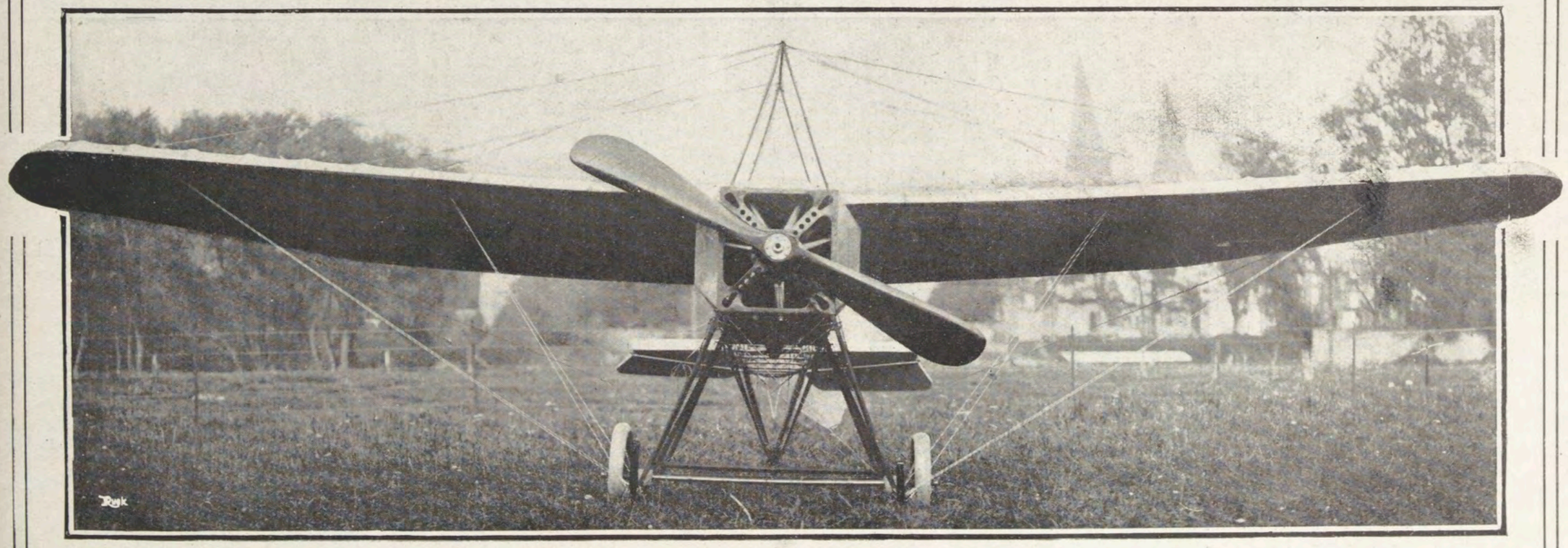


La chasse en aéroplane.

Profitant de ce que son école de pilotage de Douzy est située sur les bords mêmes de la Meuse, Sommer a eu l'amusante idée de se livrer en aéroplane à la chasse des oiseaux aquatiques, hérons, poules d'eau, etc., qui sont légion dans ces prairies basses.

SOMMER expose au Salon deux appareils qui sont des bijoux de construction et de fini, comme tout ce qui sort de ses ateliers de Mouzon. A côté du biplan, du type connu qui détint un moment le record du voyage, nous apercevons un monoplan, la dernière création de Sommer. Cet appareil, qui mesure 9 mètres de long et 10 m. 50 d'envergure pèse 256 kilos et comporte 17 mètres carrés de surface. Les commandes de gauchissement et de profondeur sont assurés par un seul levier. Avec un moteur de 50 chevaux il a atteint, 90 kilomètres à l'heure.

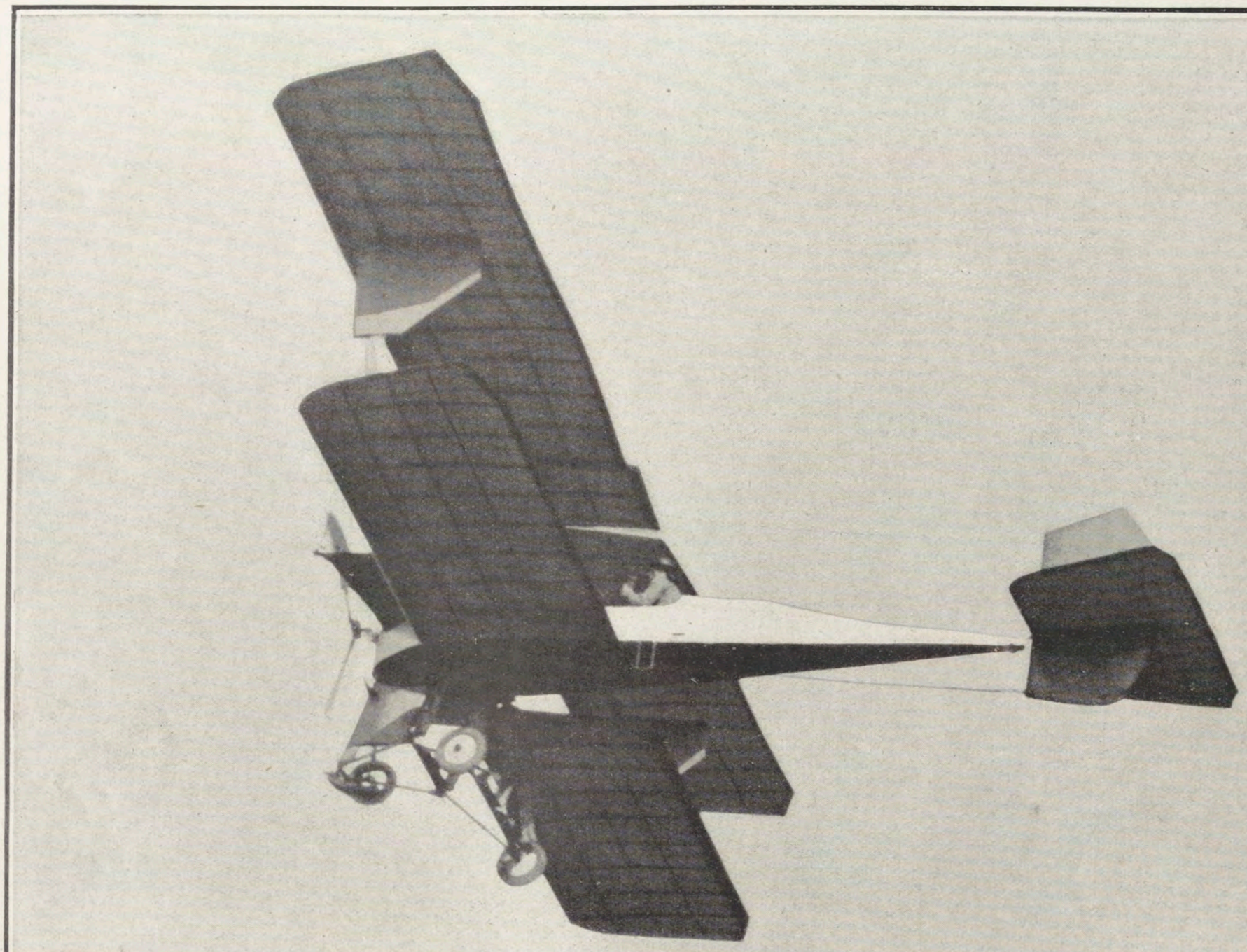
On travaille ferme à l'école de Douzy. Sommer, de son côté, se livre au plaisir de la chasse. En compagnie d'Herbelot, puis de Visseaux, il s'amuse à poursuivre le long de la Meuse les bandes d'oiseaux aquatiques qui y pullulent et les chasseurs y réussissent de fort jolis coups. Mais c'est le rôle du retriever qui n'est pas facile!

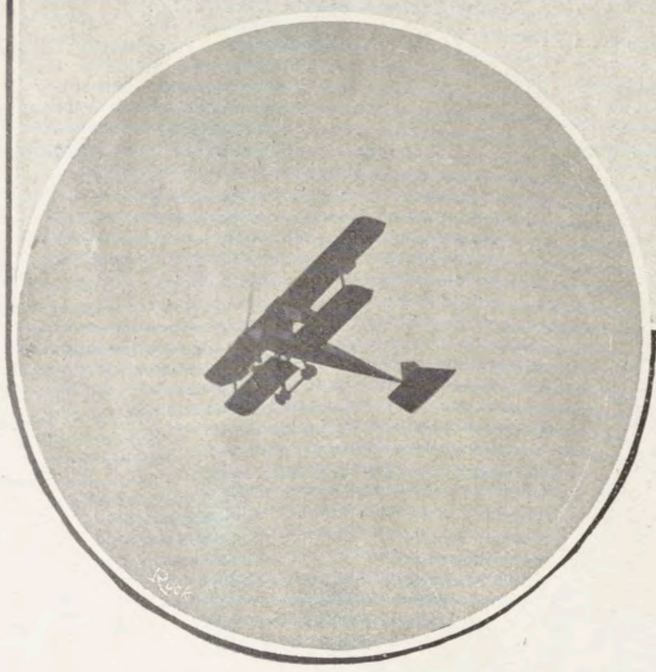


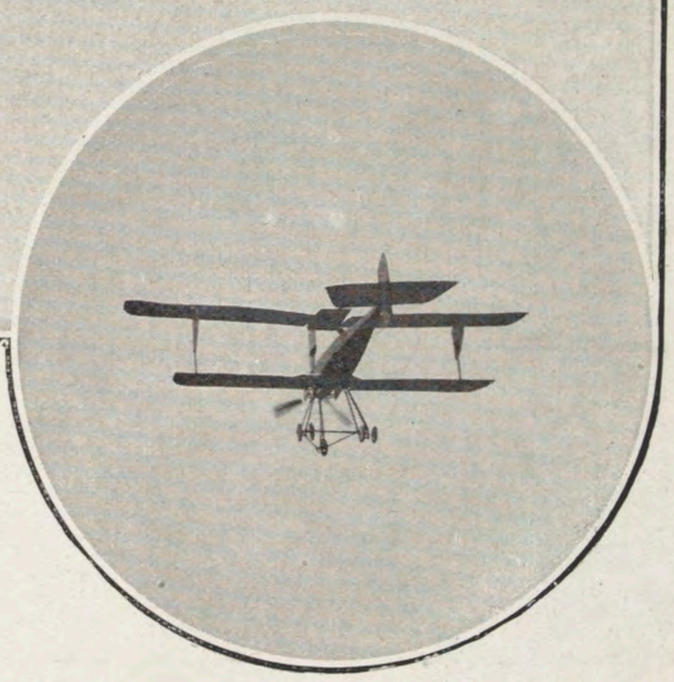
Le monoplan Sommer.

Sans abandonner pour cela le biplan, Sommer vient d'établir un monoplan à ailes gauchissables, à double plan stabilisateur à l'arrière, qui a montré tout de suite des qualités de stabilité et de vitesse remarquables.

LES RECORDS DE BRÉGUET







Le biplan Bréguet.

Cet appareil, avec une surface portante de 55 mètres carrés, détient le record du poids utile transporté (5 passagers et le pilote) et celui du vol plané.

Au milieu du Grand Palais, bien en vue, trône l'aéroplane dû à l'ingénieur Louis Bréguet. Celui-là ne se contente pas d'être séduisant dans ses lignes sur le tapis du stand où il repose. Il a fait ses preuves. N'est-ce pas à lui qu'appartient le record du monde du poids utile enlevé, avec six passagers à bord, dont le pilote, Bréguet? L'appareil qui accomplit ce véritable tour de force a fait preuve de qualités de rendement qui laissent rêveur celui qui veut bien, avec les chiffres sous les yeux, réfléchir un peu. Précisons : Poids à vide 540 kilos. Avec six personnes et en ordre de marche 960 kilos. Surface de la queue 7 mètres carrés. Surface des ailes 55 mètres carrés. N'est-il pas inouï, avec une aussi petite surface portante, de faire escalader les nues à un attirail de tout près de 1.000 kilos ? Ajoutez à cela que c'est encore Bréguet qui détient le record du monde de la vitesse des biplans.

Mais il est une qualité surtout que réclame le constructeur : je veux parler de la grande tranquillité d'esprit que peut avoir le pilote d'un de ces appareils, par la confiance qu'il a en sa robustesse.

Dans ce biplan, tous les haubans sont doublés et toutes les attaches sont calculées avec un coefficient de sécurité supérieur à dix, c'est-à-dire une résistance dix fois supérieure à celle qui est nécessaire.

Personne n'a jamais entendu dire que Bréguet ait cassé du bois. En faisant de l'esprit facile on pourra répondre que cela n'a rien d'étonnant, puisque ses aéroplanes sont tout en métal. C'est vrai et l'on peut ajouter que demain on ne concevra pas plus l'aéroplane en menuiserie que l'automobile en bois.

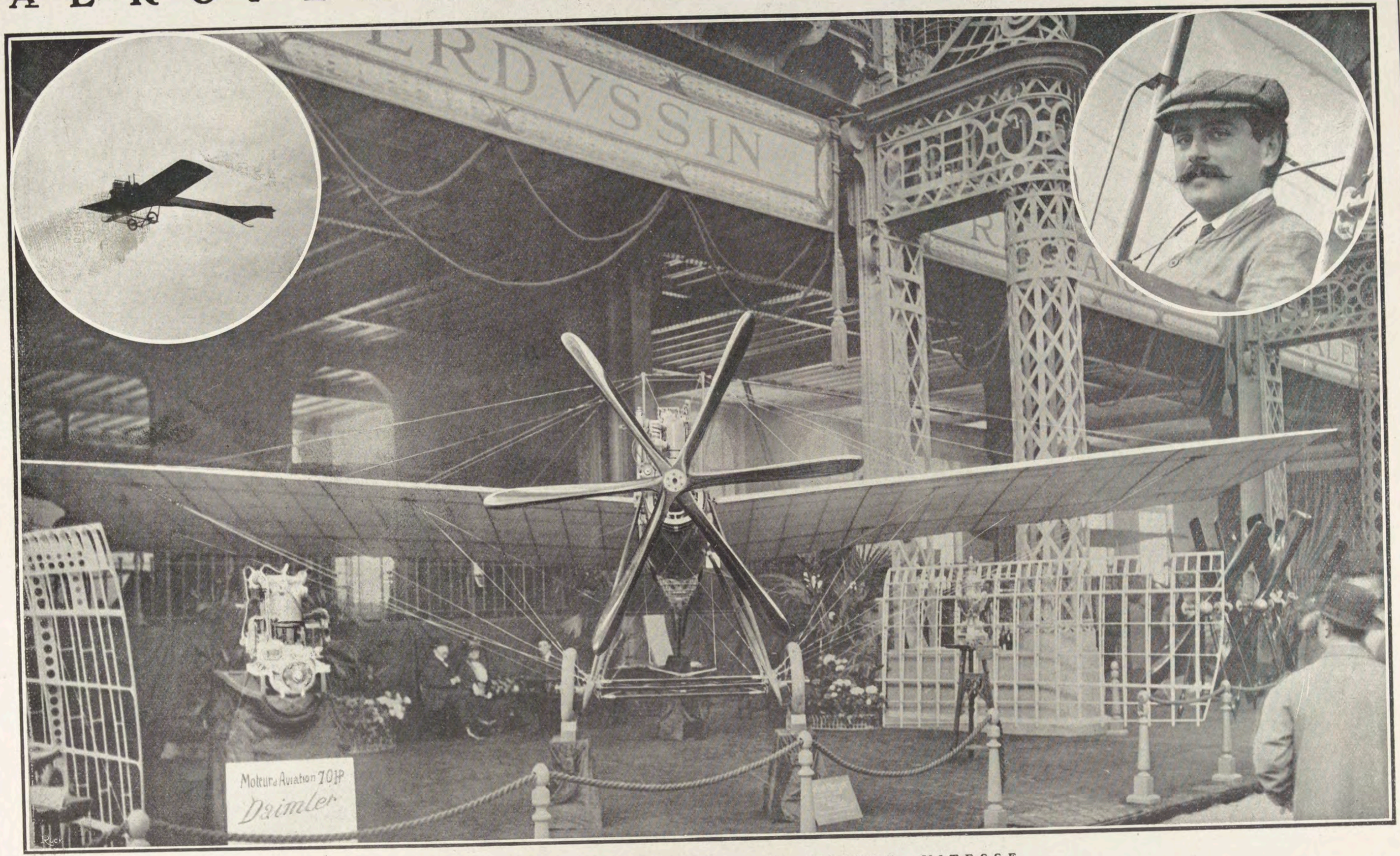
Il ne faudrait pas conclure de ce fait que l'aéroplane Bréguet est d'une rigidité si grande qu'elle est... disons le mot, cassante, bien au contraire, l'aile en est très souple et s'efface dans le vent, amortissant ainsi automatiquement les remous. C'est d'ailleurs l'objet d'un brevet spécial. Et c'est encore une des qualités particulières à cet appareil si intéressant qui lui a permis, à Rouen, de s'approprier le record du vol plané.

Bref, cet aéroplane fait sensation auprès des connaisseurs et il y aurait encore beaucoup à dire sur son compte pour en énumérer les mille particularités intéressantes.

D'ailleurs, aux dernières manœuvres, elles ont été si remarquées que l'autorité militaire a prié le caporal Louis Bréguet de vouloir bien faire préparer au constructeur plusieurs appareils destinés au service de la guerre. Nul ordre ne pouvait fournir une meilleure preuve de la haute estime en laquelle est tenu le travail résultant des efforts de notre grand ingénieur.

La Vie au Grand Air

AÉROPLANES A. DEPERDUSSIN



LE MONOPLAN DEPERDUSSIN A GRANDE VITESSE

Cet appareil vient de battre à l'aérodrome de la Champagne le record de la rapidité de mise au point. Sorti de son hangar l'avant-veille de l'ouverture de l'Exposition, à 4 heures du soir, pour un premier essai, il prenait immédiatement son vol et, piloté par Busson, accomplissait à grande vitesse et avec une stabilité parfaite plusieurs tours de l'aérodrome. Assitôt après, le pilote Vidart le montait et partant en vitesse, redescendait, après un nouveau tour, en un magnifique vol plané. Au premier plan, le moteur Daimler d'aviation, 70 chevaux.

LE MONOPLAN NIEUPORT

C'est l'appareil le plus simple et le mieux combiné pour un service utilitaire et pour les besoins de l'armée.

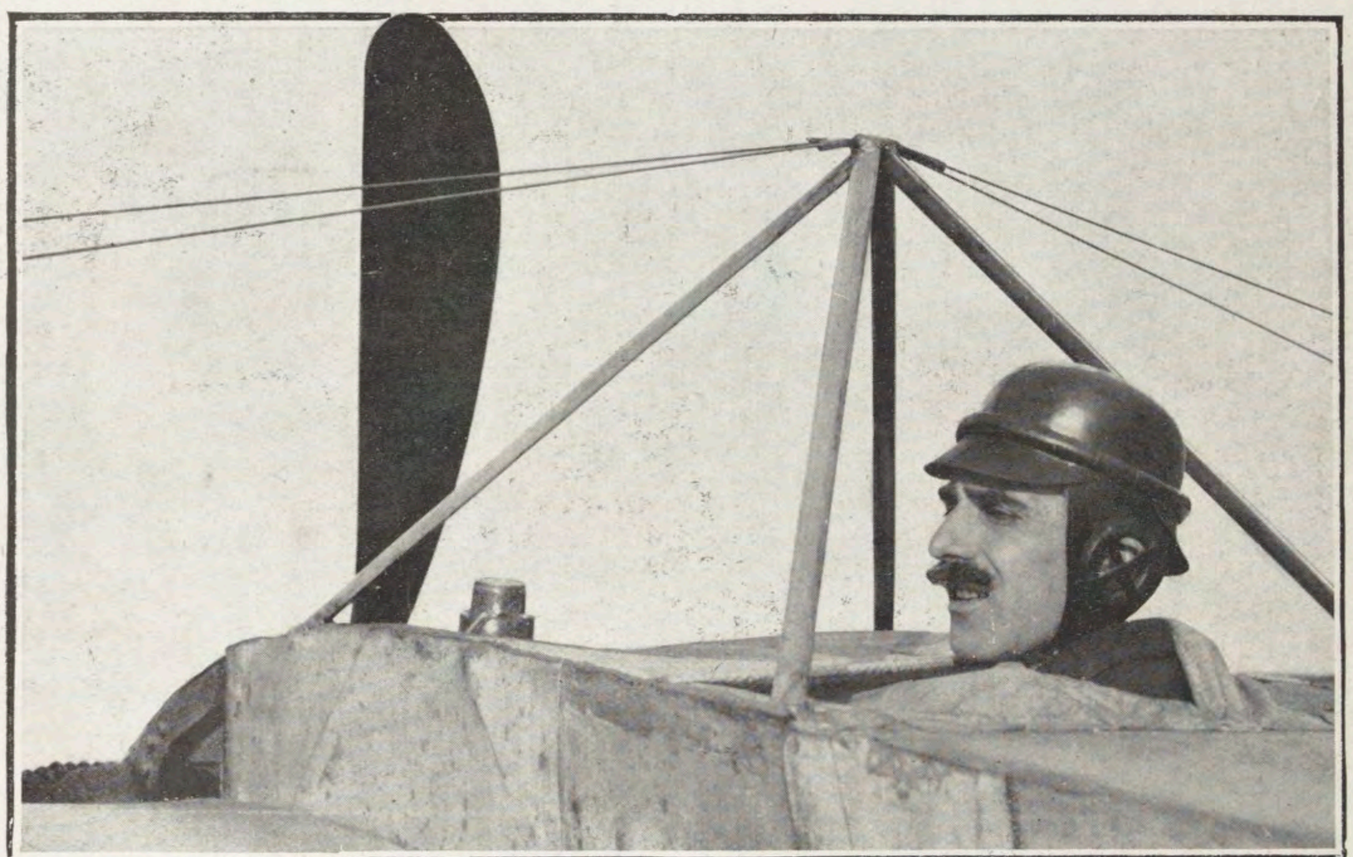
Le monoplan Nieuport.

Le Nieuport est le seul monoplan qui puisse décoller de terre avec un petit moteur de 18 chevaux et réaliser une vitesse moyenne de 84 kil. 400.

J'ai eu le plaisir d'accompagner lundi dernier un technicien de valeur dans sa visite au Grand Palais, et comme nous nous en revenions, nous échangeâmes avec lui quelques impressions. J'eus la curiosité de demander à mon interlocuteur : En somme, quel est, à votre avis, l'appareil dont la conception vous est apparue la meilleure ?

— Il y aurait, me dit-il, une réponse facile à faire, en fixant mon choix sur un des aéroplanes qui ont remporté les plus beaux succès dans les meetings et se sont partagé les prix les plus importants. Pour l'avenir qu'il me plaît de voir à l'aéroplane, je ne puis accorder la préférence à un de ceux-là. Malgré tout l'intérêt que je leur porte et que je puis comparer à celui que j'ai pour une voiture de course, je préfère porter mon attention sur l'appareil qui me semble le plus pratique, le mieux établi et non pas le plus puissant. Je veux parler du Nieuport.

Le petit aéroplane de Nieuport que notre ami Depasse, nous a présenté est bien en effet, puisqu'il s'agit en l'occurence d'un oiseau mécanique, le plus mécanique qui soit. Son châssis d'atterrissage, entièrement métallique, est muni d'une suspension extrêmement simple



Nieuport.

Le parfait sportsman, le brillant aviateur auquel le sport est redevable de tant de découvertes.

et robuste, c'est un ressort de voiture avec deux roues et un patin.

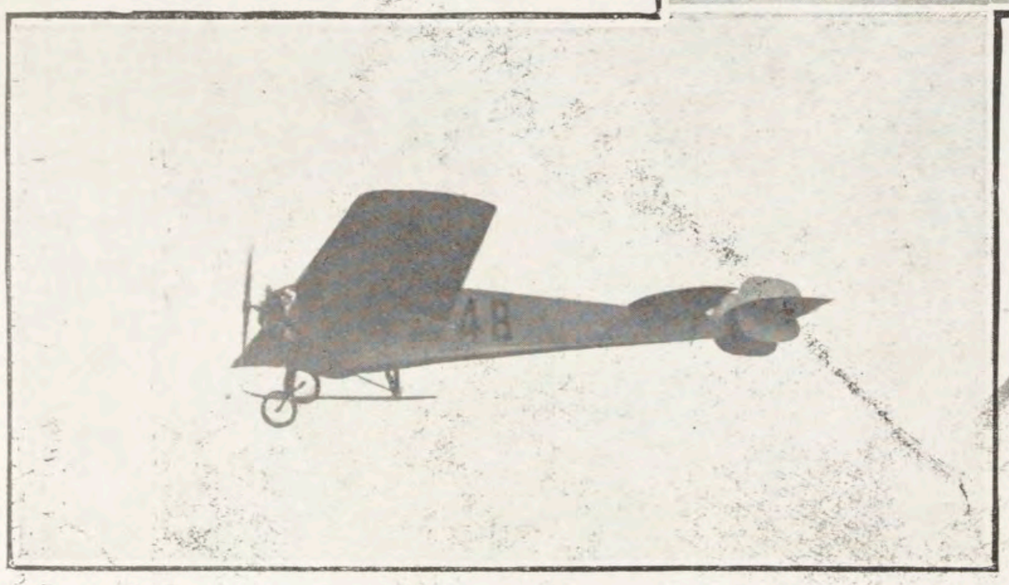
Le Nieuport est le seul qui puisse décoller avec un moteur de 18 chevaux et réaliser une vitesse de 84 kilom. 400 avec ce joujou.

Ces chiffres qui surprennent, se comprennent fort bien quand on sait, tant le joli monoplan est bien établi, quelle est la facilité de son vol. Vingt fois au moins les pilotes du coquet appareil ont coupé l'allumage à cent mètres d'altitude et ont atterri entre 500 à 800 mètres.

Mais ce point fort intéressant a amené Nieuport, qui connaît tous les dangers du vol plané, à étudier les résistances de son appareil. Il a totalement supprimé les commandes ou haubans en fil d'acier et les a remplacés par des câbles tressés en plusieurs torons auxquels il est impossible de se rompre d'un seul coup, comme le peut faire la corde à piano.

En somme, on voit que ce monoplan, dont on connaît les qualités de démontage et de peu d'encombrement qui permettent de le transporter facilement en voiture, est avant tout et surtout un appareil utilitaire. Grâce à ce point de vue spécial, c'est un des aéroplanes les mieux compris pour les besoins de la stratégie moderne.

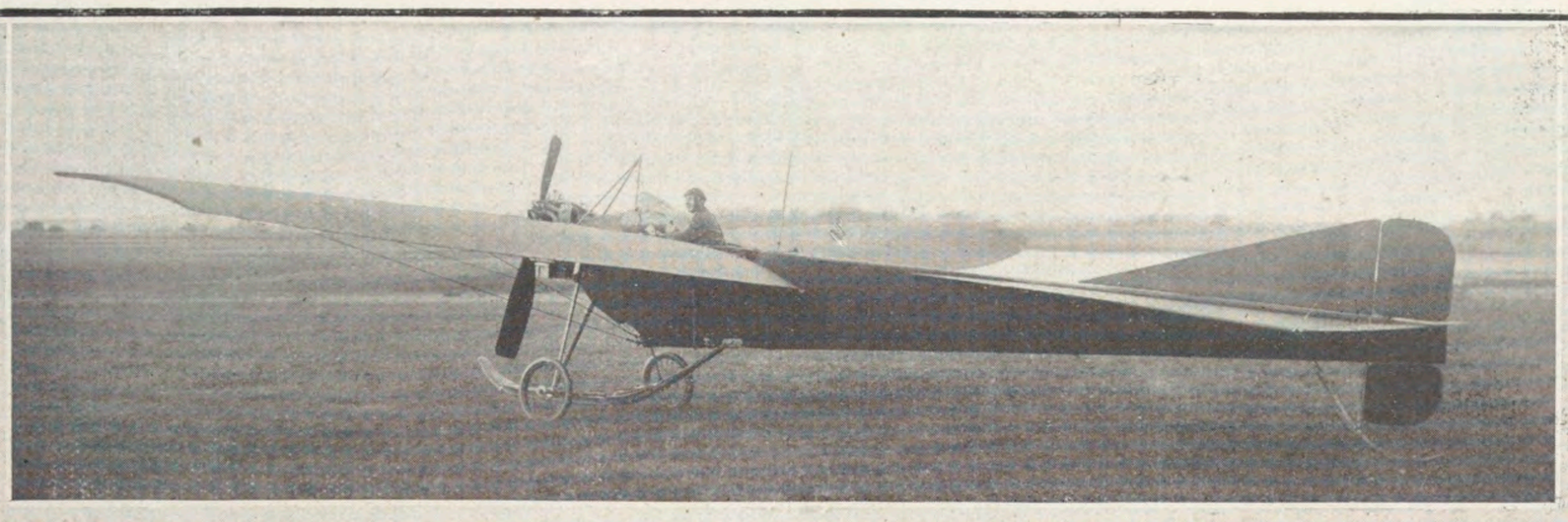
F.-A. W.



Le Nieuport en vol.

Pour ses débuts, le Nieuport a fait sensation au meeting de Reims et il se prépare à nous enthousiasmer à nouveau.

AU STAND ESNAULT-PELTERIE



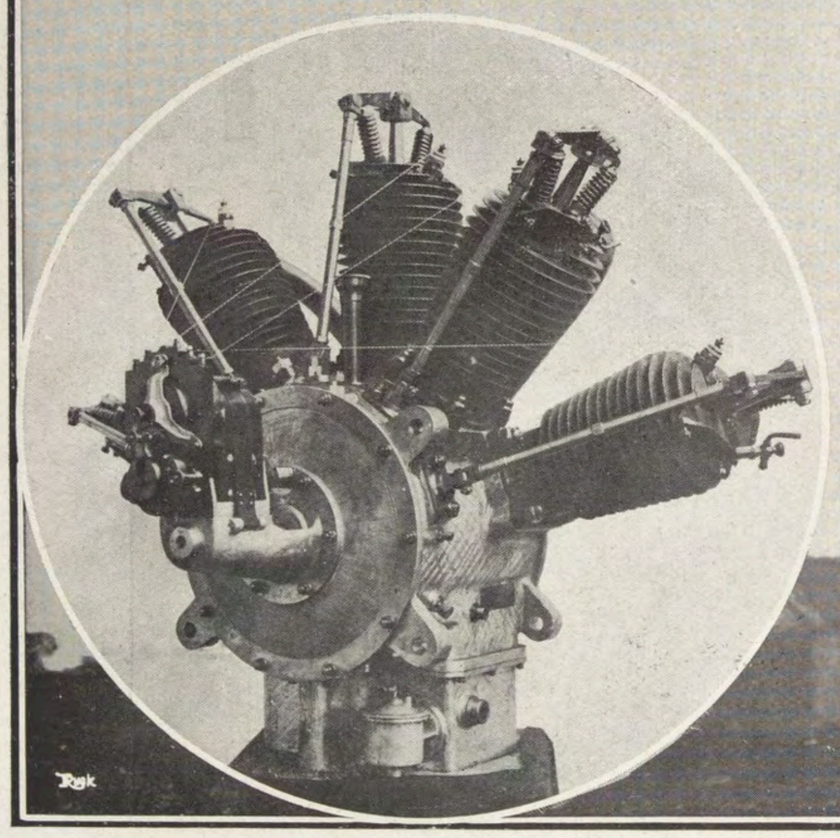
Après de longs mois d'études et d'essais, M. Robert Esnault-Pelterie présente au Salon un moteur 50/60 chevaux établi spécialement pour l'aviation. Les épreuves ont été des plus concluantes. Signalons entre autres un essai de durée effectué du 16 au 21 juin dernier, à raison de 10 heures par jour en présence d'un chronométreur officiel de l'Aé. C. F.

Le 11 août, au cours d'un essai de 4 heures consécutives effectué sous le contrôle d'un officier délégué par l'autorité militaire compétente, la puissance se maintint rigoureusement à 61 chevaux 8 et la vitesse à 1160 tours par minute. La consommation d'essence totale constatée a été de 61 kil. 150 et la consommntion d'huile totale de 9 kil. 630. Les consommations spécifiques ressortent ainsi à 247 grammes d'essence et à 39 grammes d'huile par cheval-heure.

Or, ce moteur donne 50 chevaux à 1000 tours et 60 chevaux à 1200 tours. Les Etablissements Esnault-Pelterie de Billancourt construisent en outre un type 35/40 chevaux qui pèse 100 kilogs en ordre de marche, tandis que le 50/60 chevaux pèse 150 kilogs prêt à tourner.

Ayant ainsi un moteur marchant parfaitement, M. Robert Esnault-Pelterie put parachever la mise au point de ses monoplans.

Le monoplan REP est construit entièrement en métal. Il est muni d'un chassis d'atterrissage comportant un amortisseur oléo-pneumatique susceptible d'absorber 1150 kilogrammètres. Le pilote est assis entre les ailes, engagé dans le chassis jusqu'aux aiselles et abrité par le réservoir. Il voit parfaitement devant lui et a devant lui une bobine à trembleur comportant départ au contact et interrupteur, etc... un levier à main gauche commande par un dispositif breveté le gouvernail de profondeur et le gauchissement ; un levier à main droite commande le gouvernail de direction. F.-A. Wheel.



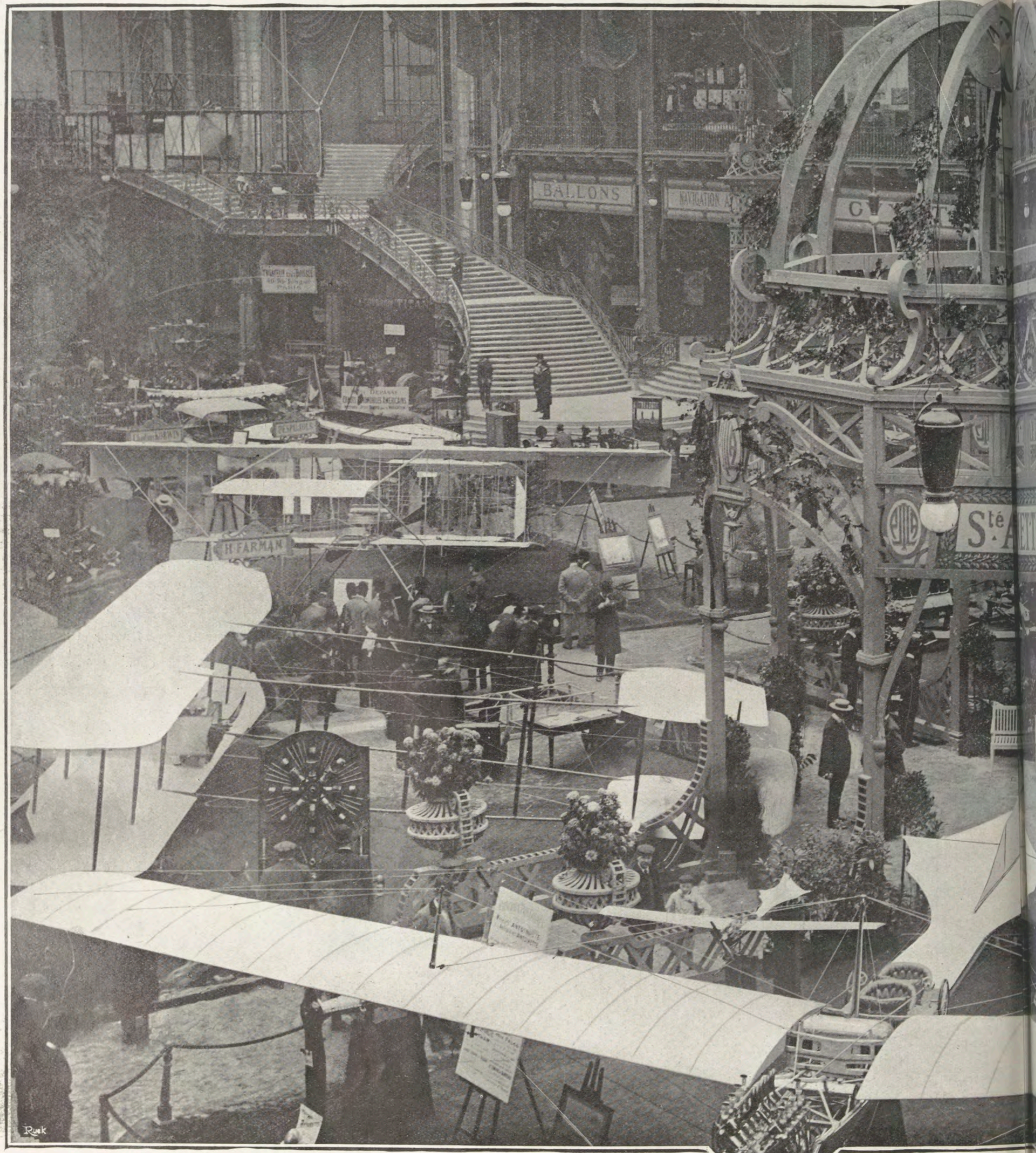
Le moteur REP 50/60 chevaux.

Ce moteur, parfaitement au point, est employé non seulement sur les monoplans de M. Esnault-Pelterie, mais encore sur des appareils Tellier, Blériot, Bréguet, etc.

Un beau vol du monoplan REP.

Bien que n'ayant encore aucun record à son actif, le monoplan de M. Esnault-Pelterie a déjà effectué de nombreux vols sur l'aérodrome de Buc. Notre photographie le représente au moment où il franchit les hangars à plus de cent mètres de hauteur.

LE SECOND SALON DE LA



Le second Salon de la Locomotion Aérienne, malgré les grèves qui ont empêché beaucoup d'étrangers et de provinciaux de se rendre à Paris, a connu dès l'ouverture la foule des grands jours. Une cohue considérable assiège la volière du Grand Palais et vient admirer tous les modèles exposés. Il faut avouer d'ailleurs que les constructeurs ont fait des merveilles. Lorsqu'on se rappelle le Salon de l'année dernière, comme elle nous semble antique cette exposition où

VUE GÉN

seuls vingt
tous les d
sensation.

LOCOMOTION AÉRIENNE

RALE DU GRAND PALAIS

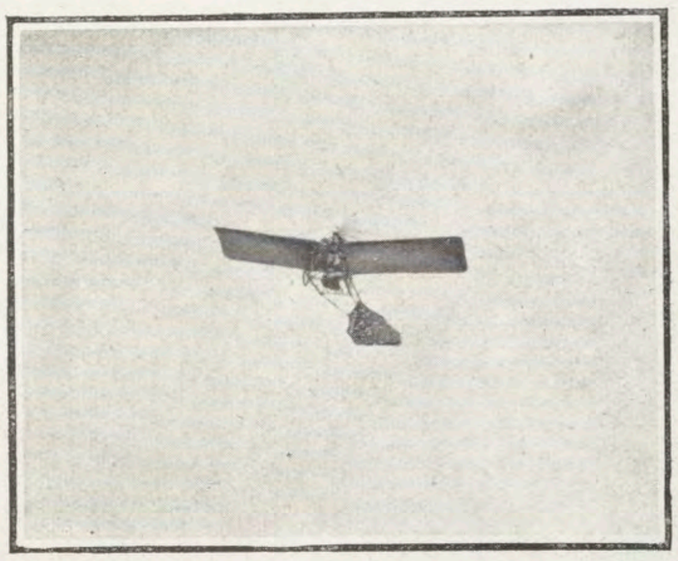
ec appareils étaient présentés, alors que le Grand Palais est presque trop petit pour abriter maintenant les nouveaux aéroplanes. De même que pour l'automobile jadis, types d'appareils tendent maintenant à se rapprocher et à s'uniformiser. Certains, dont on n'a pas encore entendu parler, paraissent devoir faire prochainement grand effort a été accompli par les inventeurs. Il en est de même du côté des fabricants de moteurs et l'on peut croire que l'an prochain les records ne seront pas ours battus par le même appareil ou par le même moteur. Et il est merveilleux de constater la marche rapide de ce nouveau sport vers la perfection.

LE MOTEUR ANZANI

Les modèles exposés par Anzani au Salon de la Locomotion Aérienne prouvent que celui qui construisit le moteur de la traversée de la Manche se prépare à glaner de nouveaux trophées

ANZANI, jusqu'ici, avait construit des petits moteurs de 25 chevaux à trois cylindres. C'est avec l'un deux que Blériot réussit la Traversée de la Manche, à une époque où il fallait une véritable audace pour tenter un pareil exploit. Anzani se lance maintenant dans la construction des moteurs à grande puissance, que nous allons trouver victorieux dans toutes les prochaines grandes performances que nous apportera la maîtrise de l'air.

Le plus important des nouveaux types Anzani est le 50 chevaux non rotatif à cinq cylindres en étoile. Ce modèle, dont quelques exemplaires ont été montés ces derniers temps par des clients d'Anzani, a marqué son apparition par des succès du meilleur aloi, telles les performances de Molon à Deauville, couvrant 126 kilomètres en une journée et battant de vitesse dans le Prix du Départ Audemars, Wiencziers, Mamet, Simon, Ladougne, etc... telles aussi celles de Taddeoli à Genève, se classant 2e du Prix de Totalisation, 1er de la hauteur et faisant ample moisson de lauriers dans les autres épreuves. Enfin, Anzani réussit, le 23 septembre, à dépasser le 100 à l'heure à Issy et Train vole à 200 mètres pendant 50 minutes le 23 septembre et pendant 1 h. 1/2 le surlendemain. Tous ces succès furent enregistrés, grâce au 5 cylindres Anzani.



Un vol de Train.

Train, avec son moteur Anzani, vole à 200 mètres pendant 50 minutes.

Ce moteur que nous voyons au Salon a été considérablement amélioré depuis ces dernières performances.

Son poids a diminué de 7 à 8 kilos, pendant que sa puissance a été augmentée de quatre à cinq chevaux sans augmentation de course ni d'alésage, rien que par la suppression des chapelles latérales. Anzani reste donc toujours fidèle à son principe qui consiste à chercher la légèreté dans la simplicité.

C'est l'application du même principe à la tuyauterie d'admission qui est la grande nouveauté du modèle présenté au Salon.

Plus de tuyauterie d'admission ; celle-ci faisant corps avec le carter sans toutefois qu'il y ait barbotage entre l'huile et l'essence, si néfaste à la longévité du moteur.

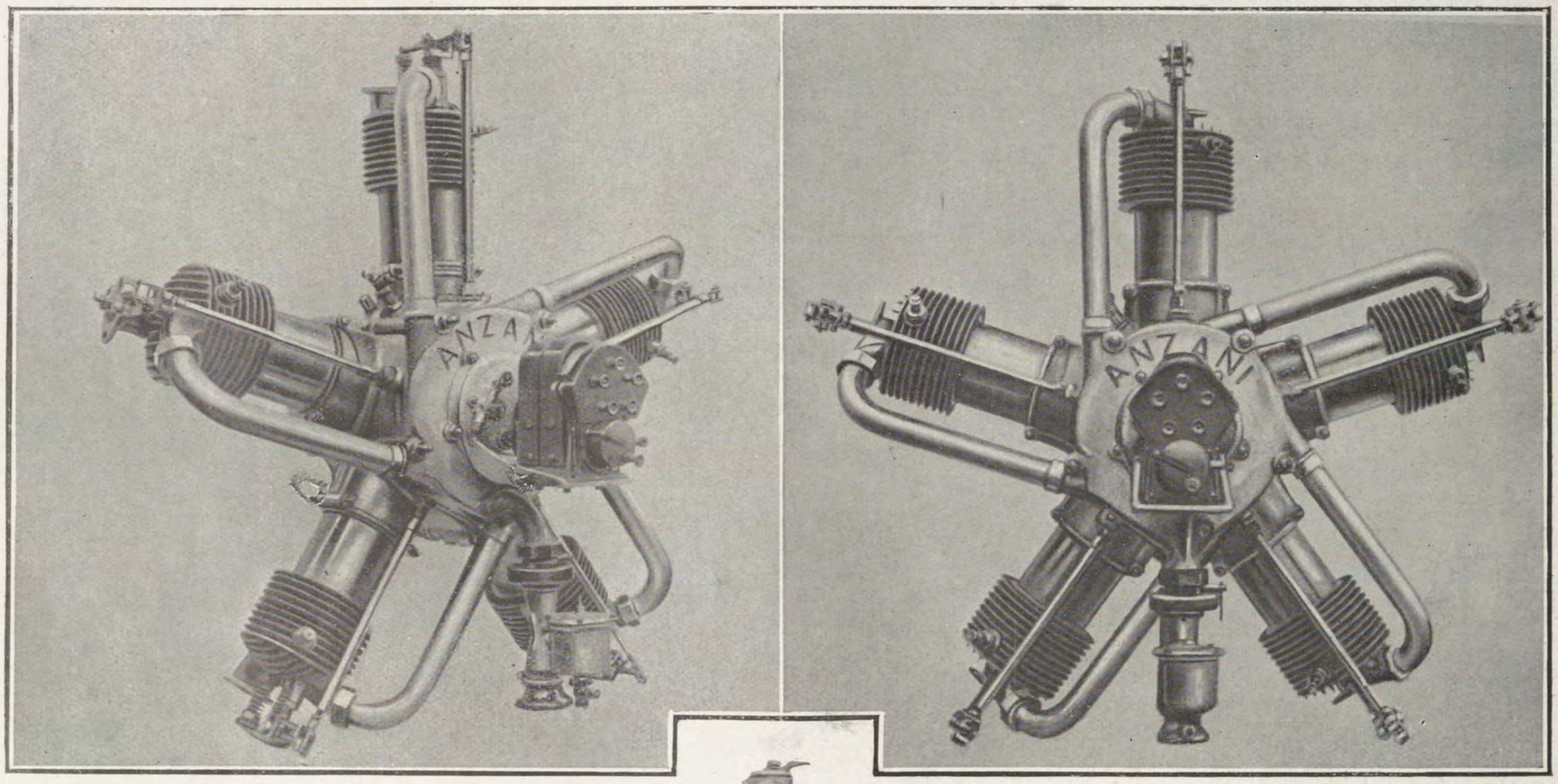
Anzani a voulu que ce moteur soit économique, sinon absolument par son prix d'achat, du moins par la durée de ses services et son extrême sobriété d'essence et surtout d'huile.

Cette dernière qualité provient de l'emploi de la nourrice circulaire, que l'on voit sur la photographie et qui assure le réchauffage des gaz d'admission et le refroidissement de l'huile de graissage contenue dans le carter par échange réciproque de calorie et de frigorie.

Mais le moteur à ailettes d'aviation a ce défaut de ne refroidir que lorsqu'il vole et, pour l'apprentissage, ceci est un inconvénient auquel Anzani a su parer en construisant un moteur à 4 cylindres à circulation d'eau, lequel, complet avec sa magnéto, n'atteint pas 80 kilos pour 35 chevaux de force. C'est dire que les néophytes qui s'en serviront pourront accomplir de très beaux vols, grâce à lui, lorsqu'ils auront réussi à terminer leur apprentissage.

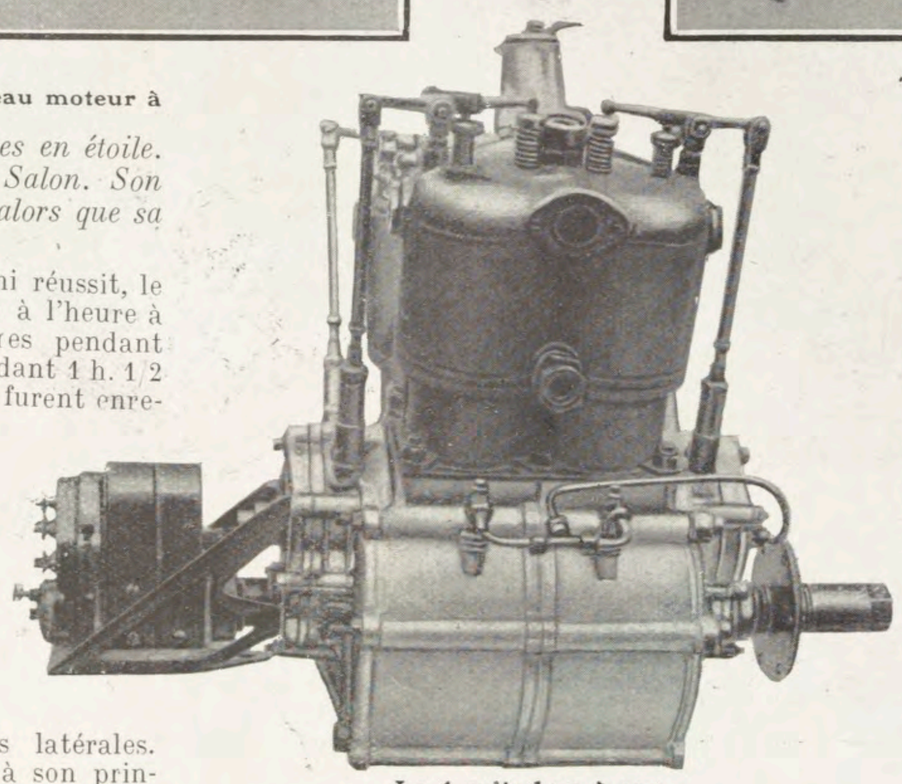
En terminant, il nous semble intéressant de rappeler la genèse du 5 cylindres. Le premier modèle fut expérimenté par Molon à Vérone. C était un 5 cylindres 105×130. Il donnait des trépidations, aussi fut-il remanié. Molon vole à Vérone, il remarque encore des trépidations. Nouveaux remaniements. La course est réduite à 120 mlm (40 ch. à 1.350 tours). C'est alors que Molon effectue ses premiers beaux vols. Train adopte ce moteur. Taddeoli, Darioli imitent son exemple et c'est avec un Anzani que Darioli passe son brevet de pilote le jour de la livraison en volant à 150 mètres de haut. De nouvelles trépidations font faire encore des modifications. C'est alors que sort le modèle 105×130 d'une force de 50 ch. avec lequel les trépidations sont inconnues.

FRANK MAPPER.



Le nouveau moteur à 5 cylindres Anzani.

Moteur non rotatif à cinq cylindres en étoile. C'est la grande nouveauté du Salon. Son poids a diminué de 7 à 8 kilos, alors que sa puissance a augmenté de 4 à 5 chevaux rien que par la suppression des chapelles latérales et la meilleure utilisation des gaz.

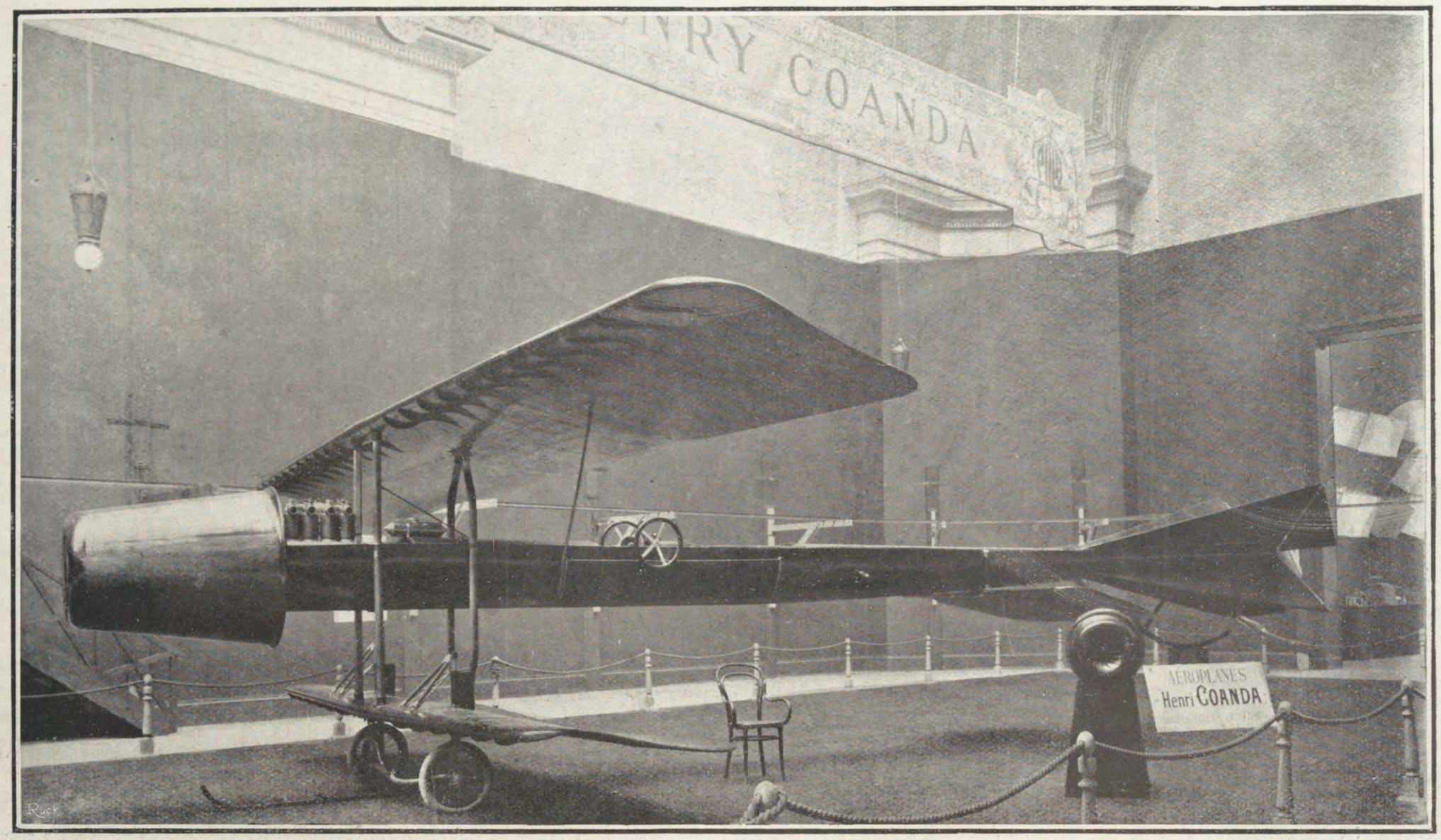


Le 4 cylindres à eau.

Moteur à eau pour les écoles de pilotes où l'on roule à 40 à l'heure.

LA CURIOSITÉ DU SALON

L'appareil Coanda qui peut faire du 150 à l'heure attire tous les regards au Salon



Le biplan Coanda.

L'appareil Coanda diffère comme conception et construction de tout ce qui a été fait jusqu'ici. Il est entièrement en acier et en bois et l'hélice est remplacée par une turbine propulsive.

L'APPAREIL de M. Henri Coanda, constitue la grande curiosité du Salon. Nous sommes là, en effet, en présence d'un appareil qui diffère, tant au point de vue de la construction, qu'au point de vue de la propulsion, de tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

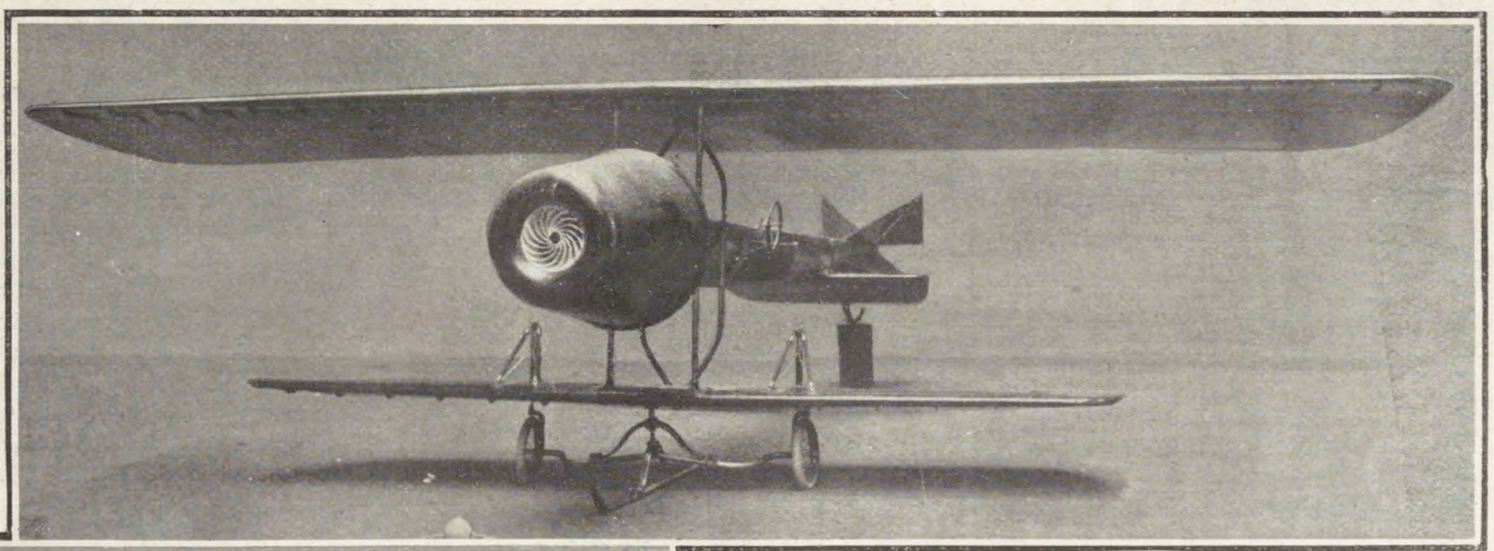
L'armature intérieure des ailes est intégralement en acier. La surface est entièrement en bois uni, collé et verni. Les ailes sont reliées au fuselage par des tubes d'acier sans aucun tendeur ni câble. Elles se gauchissent automatiquement et indépendamment l'une de l'autre par des roulements à billes axiaux. En outre, on peut obtenir le gauchissement de l'aile supérieure, au moyen de pédales différentielles, qui permettent également de faire frein en abaissant tout l'arrière de l'aile.

La stabilité longitudinale est assurée par un empennage de flèche, en croix de Saint-André, c'est-à-dire sans surface verticale. Les gouvernails de direction et de profondeur sont constitués par des volets commandés par deux volants différentiels.

Enfin l'hélice est remplacée par un turbo-propulseur, placé à l'avant. Le rendement de cette turbine est, dit M. Coanda, bien supérieur à celui de l'hélice

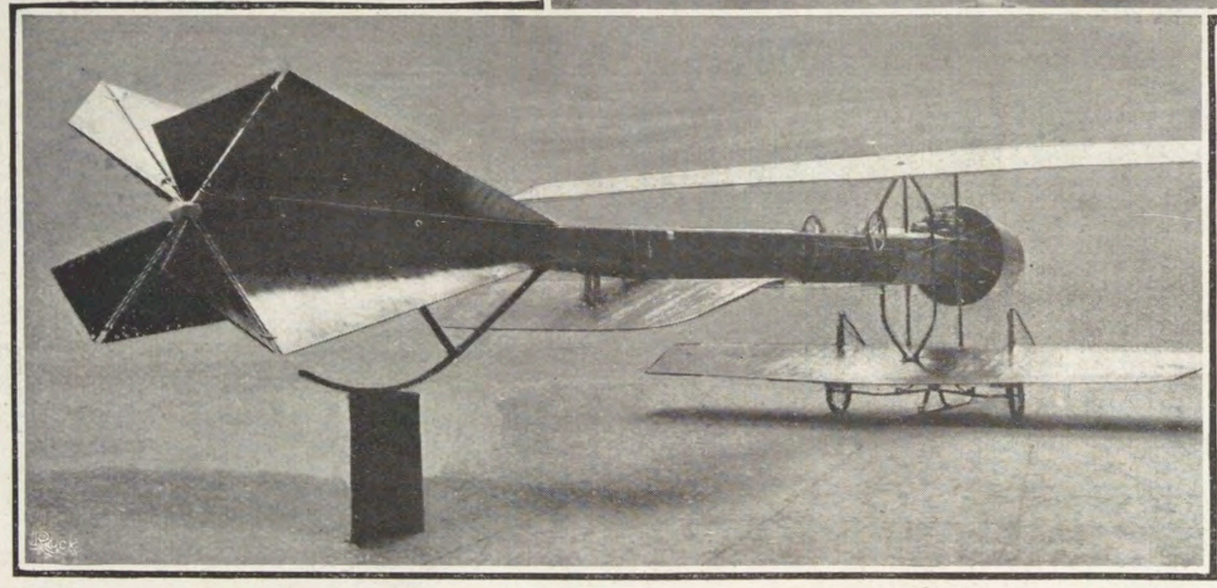
Aux essais, avec un moteur de 50 chevaux le turbo-propulseur a donné 220 kilos de traction, qui permettrait d'assurer à l'appareil une vitesse de 150 kilomètres à l'heure.

F.-A. W.



L'appareil vu d'avant

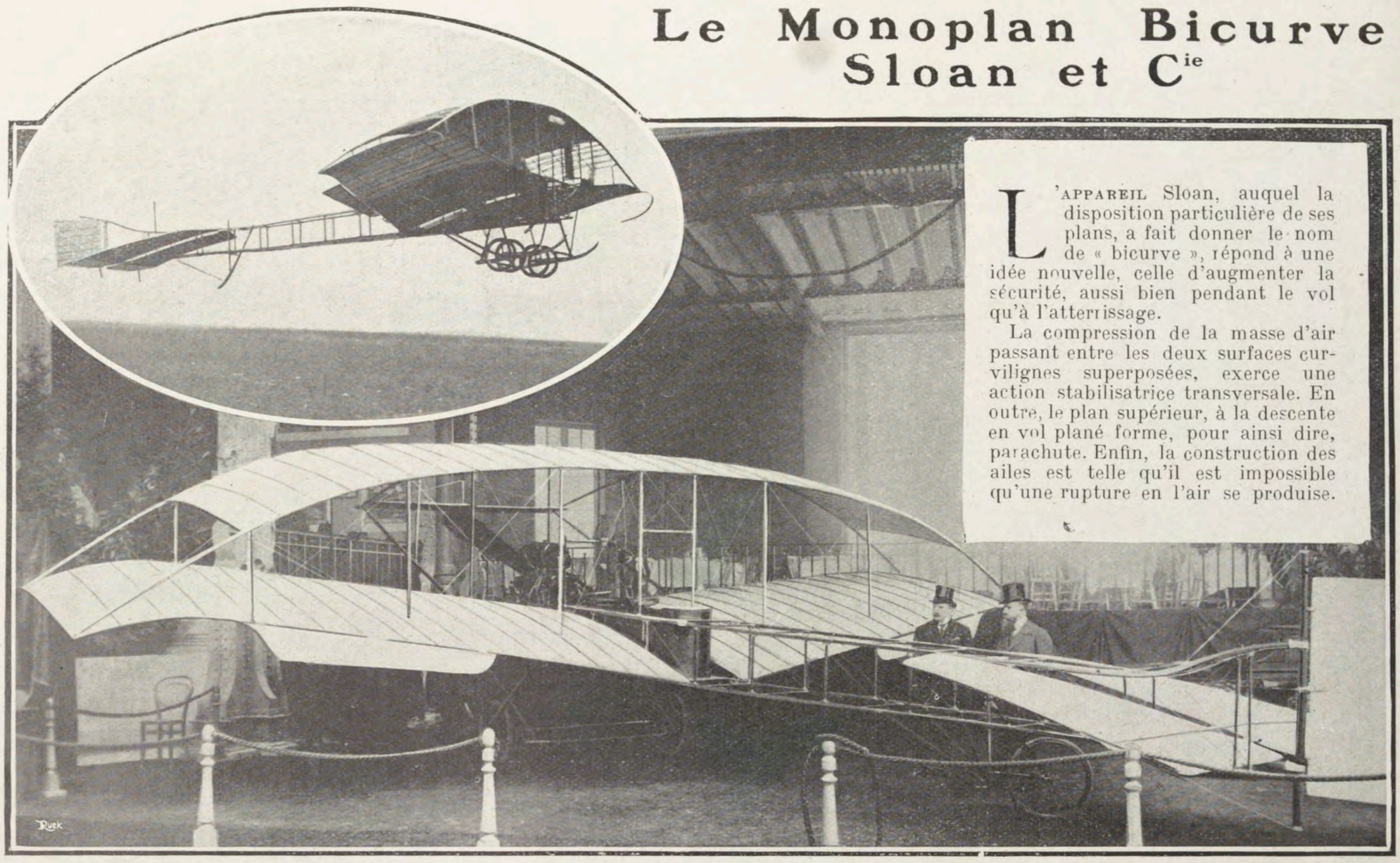
On aperçoit à l'avant le turbo-propulseur dont le rendement est de beaucoup supérieur à celui de l'hélice et ne varie nullement en marche.



La queue de l'appareil,

L'empennage arrière ne présente aucune partie verticale. Deux gouvernails différentiels donnent la direction et le mouvement en profondeur.

Le Monoplan Bicurve Sloan et Cie



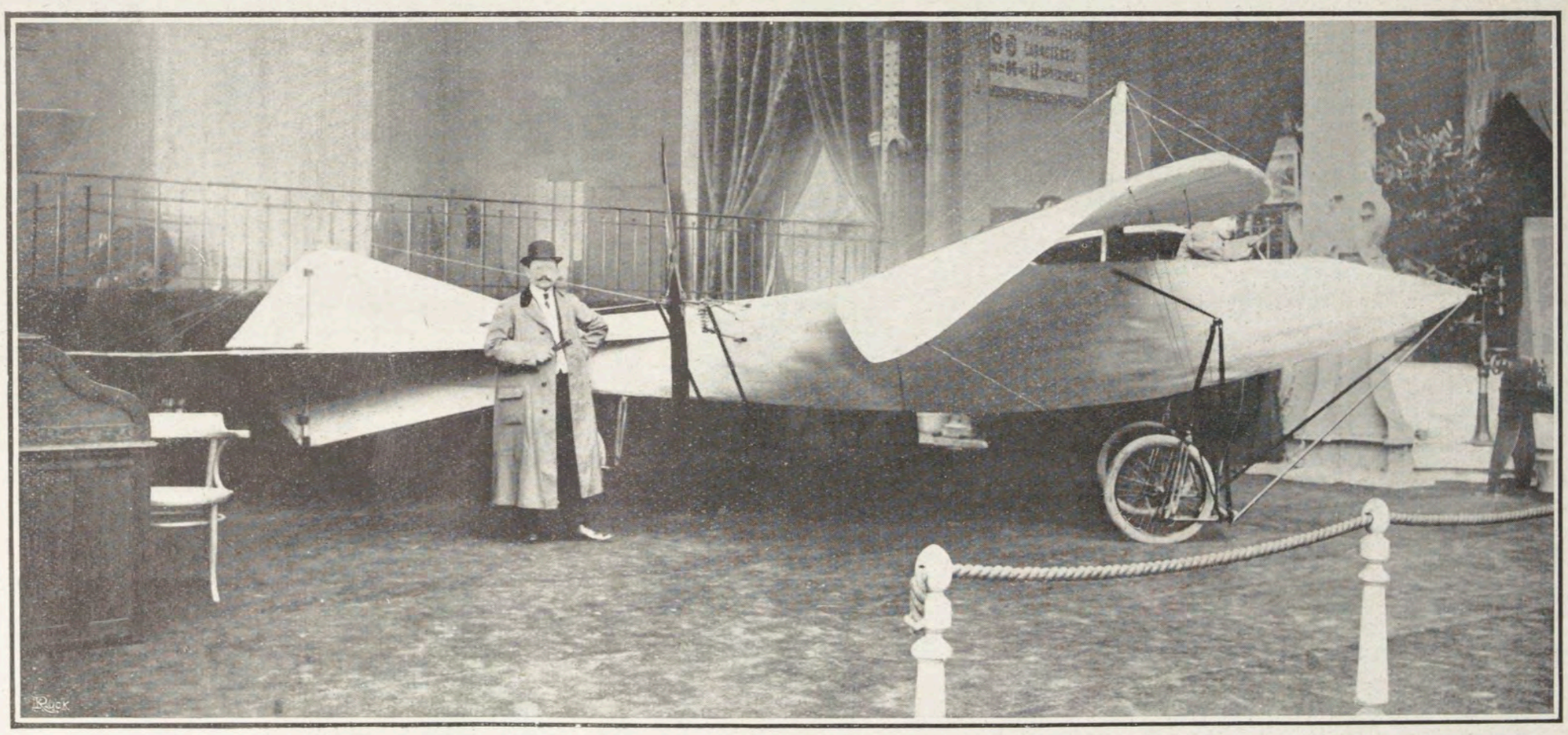
L'APPAREIL Sloan, auquel la disposition particulière de ses plans, a fait donner le nom de « bicurve », répond à une idée nouvelle, celle d'augmenter la sécurité, aussi bien pendant le vol qu'à l'atterrissage.

La compression de la masse d'air passant entre les deux surfaces curvilignes superposées, exerce une action stabilisatrice transversale. En outre, le plan supérieur, à la descente en vol plané forme, pour ainsi dire, parachute. Enfin, la construction des ailes est telle qu'il est impossible qu'une rupture en l'air se produise.

LE BICURVE SLOAN

Cet appareil est formé de deux plans curvilignes superposés qui vont en se rapprochant vers l'extrémité les ailes. C'est le plus stable et le plus sûr des appareils d'aviation à l'heure actuelle. Dans le médaillon, l'appareil en vol.

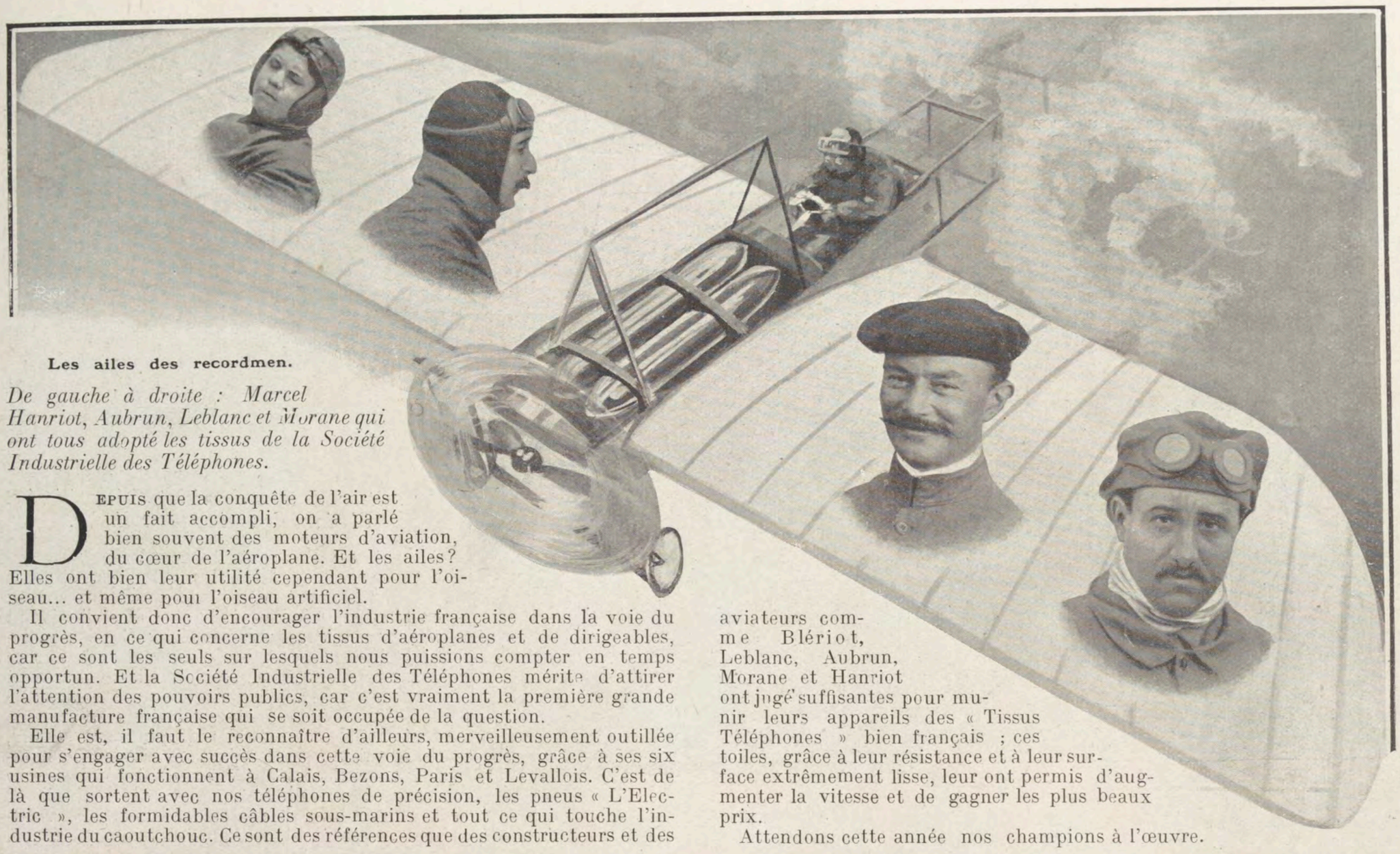
EUGÈNE GANGLER



LE MONOPLAN A " PARACHUTE " GANGLER

Cet appareil est muni de deux ailerons flexibles et déformables à volonté. En vol droit, les ailerons sont maintenus dans un plan horizontal. En vol plané, ramenés simultanément vers le sol, dans une courbure égale, ils forment « parachute» et donnent à l'appareil une sécurité absolue, tous propulseurs arrêtés. Son fuselage a la forme du corps de l'oiseau. Les deux hélices à mouvement différentiel sont placées à l'arrière du plan sustentateur et permettent le vol plané de l'appareil immédiatement après leur arrêt, sans changer sa stabilité. Le gouvernail de profondeur est flexible et les commandes d'une simplicité extrême. Cet intéressant appareil nous réserve des surprises.

VOICI DES AILES !...



Les ailes des recordmen.

De gauche à droite : Marcel Hanriot, Aubrun, Leblanc et Morane qui ont tous adopté les tissus de la Société Industrielle des Téléphones.

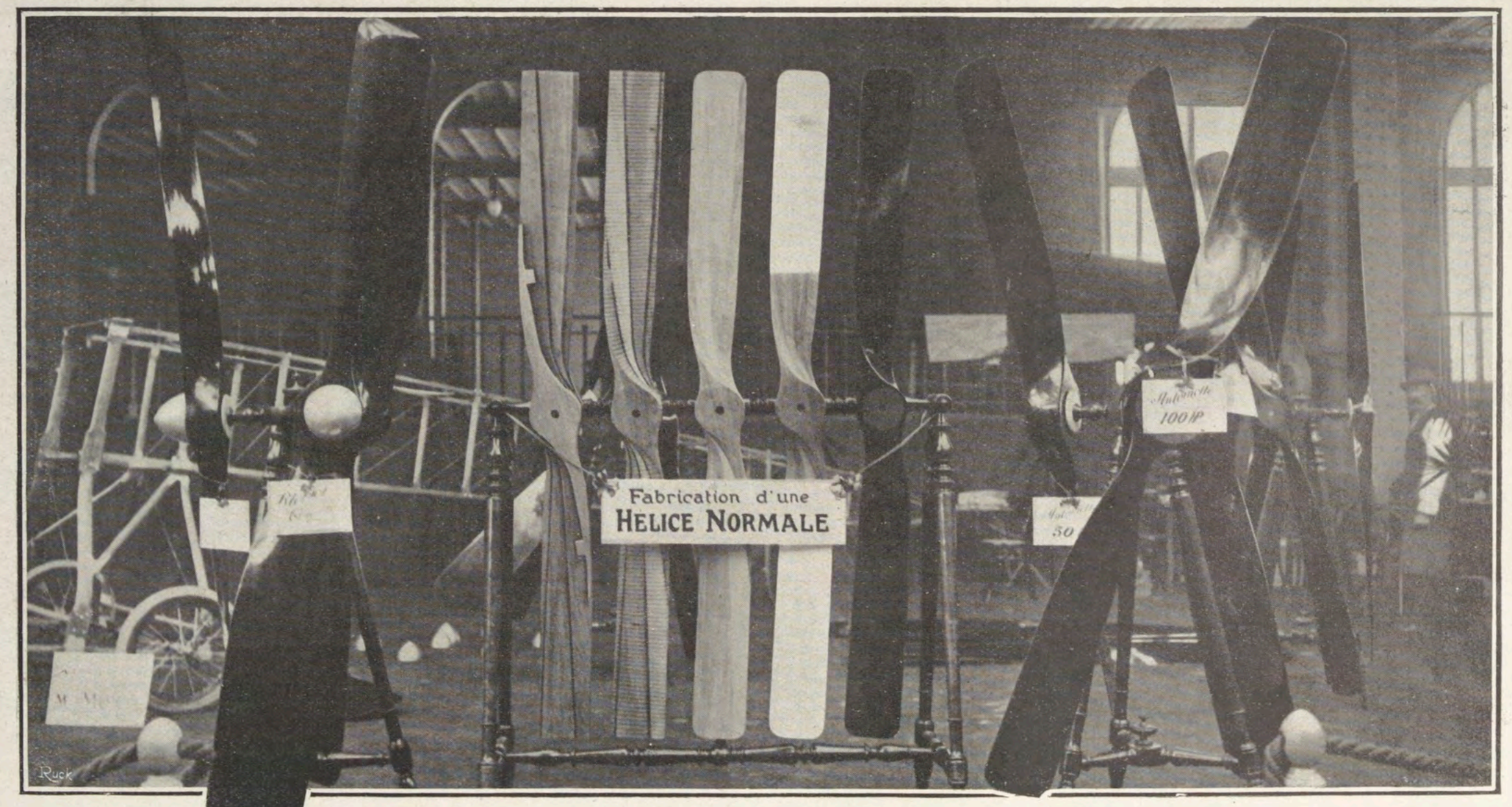
DEPUIS que la conquête de l'air est un fait accompli, on a parlé bien souvent des moteurs d'aviation, du cœur de l'aéroplane. Et les ailes? Elles ont bien leur utilité cependant pour l'oiseau... et même pour l'oiseau artificiel.

Il convient donc d'encourager l'industrie française dans la voie du progrès, en ce qui concerne les tissus d'aéroplanes et de dirigeables, car ce sont les seuls sur lesquels nous puissions compter en temps opportun. Et la Société Industrielle des Téléphones mérite d'attirer l'attention des pouvoirs publics, car c'est vraiment la première grande manufacture française qui se soit occupée de la question.

Elle est, il faut le reconnaître d'ailleurs, merveilleusement outillée pour s'engager avec succès dans cette voie du progrès, grâce à ses six usines qui fonctionnent à Calais, Bezons, Paris et Levallois. C'est de là que sortent avec nos téléphones de précision, les pneus « L'Electric », les formidables câbles sous-marins et tout ce qui touche l'industrie du caoutchouc. Ce sont des références que des constructeurs et des aviateurs comme Blériot, Leblanc, Aubrun, Morane et Hanriot ont jugé suffisantes pour munir leurs appareils des « Tissus Téléphones » bien français ; ces toiles, grâce à leur résistance et à leur surface extrêmement lisse, leur ont permis d'augmenter la vitesse et de gagner les plus beaux prix.

Attendons cette année nos champions à l'œuvre.

RATMANOFF ET Cie



LE STAND DES HÉLICES NORMALES

Au premier plan on aperçoit les diverses phases de la construction des Hélices normales, licence exclusive Drzewiecki : 1° Le collage ; 2° Le taillage à la gouge ; 3° Terminaison du bois ; 4° Entoilage ; 5° Vernissage. Ces hélices dues à la construction de MM. Ratmanoff et Cie figurent au Grand Palais sur les aéroplanes des meilleures marques, Blériot, Antoinette, Paulhan. Les caractéristiques de ces hélices, contrairement à toutes les autres, consistent dans leur angle d'attaque optimum et dans leur pas variable qui leur a valu tant de succès.

LE MOTEUR EOLE

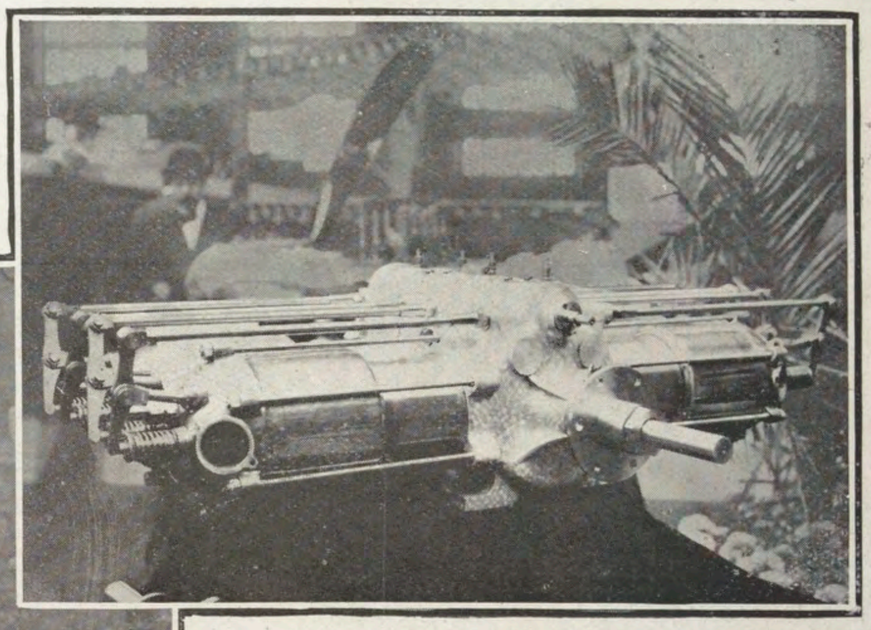
MM. Dutheil et Chalmers, les constructeurs bien connus des moteurs Eole nous présentent aujourd'hui au Salon le fruit de 12 années de travail. On peut dire qu'ils furent au début de l'aviation puisque leur nom est lié à celui de Santos-Dumont et l'on se souvient que c'est avec un de leurs moteurs que le premier monoplan quitta le sol.

Le moteur qu'ils exposent au Grand Palais part d'un principe tout nouveau puisqu'il permet d'actionner deux hélices calées directement sur l'axe et tournant en sens inverse. Pour ce faire, les cylindres disposés horizontalement contiennent chacun deux pistons opposés l'un à l'autre et qui agissent sur deux vilebrequins parallèles. Ces deux vilebrequins sont conjugués au moyen d'un arbre transversal avec pignon d'angle et tournent en sens opposé.

On voit également sur le stand le type de moteur déjà connu depuis plusieurs années, mais qui a reçu depuis l'an dernier de nombreux perfectionnements; c'est ainsi que le poids de chaque cylindre a été allégé de 7 kilos. A côté, le moteur à 4 cylindres verticaux, pour voitures ou aéroplanes sur lequel nous aurons l'occasion de revenir.

Le moteur Eole 100 chevaux de dirigeable.

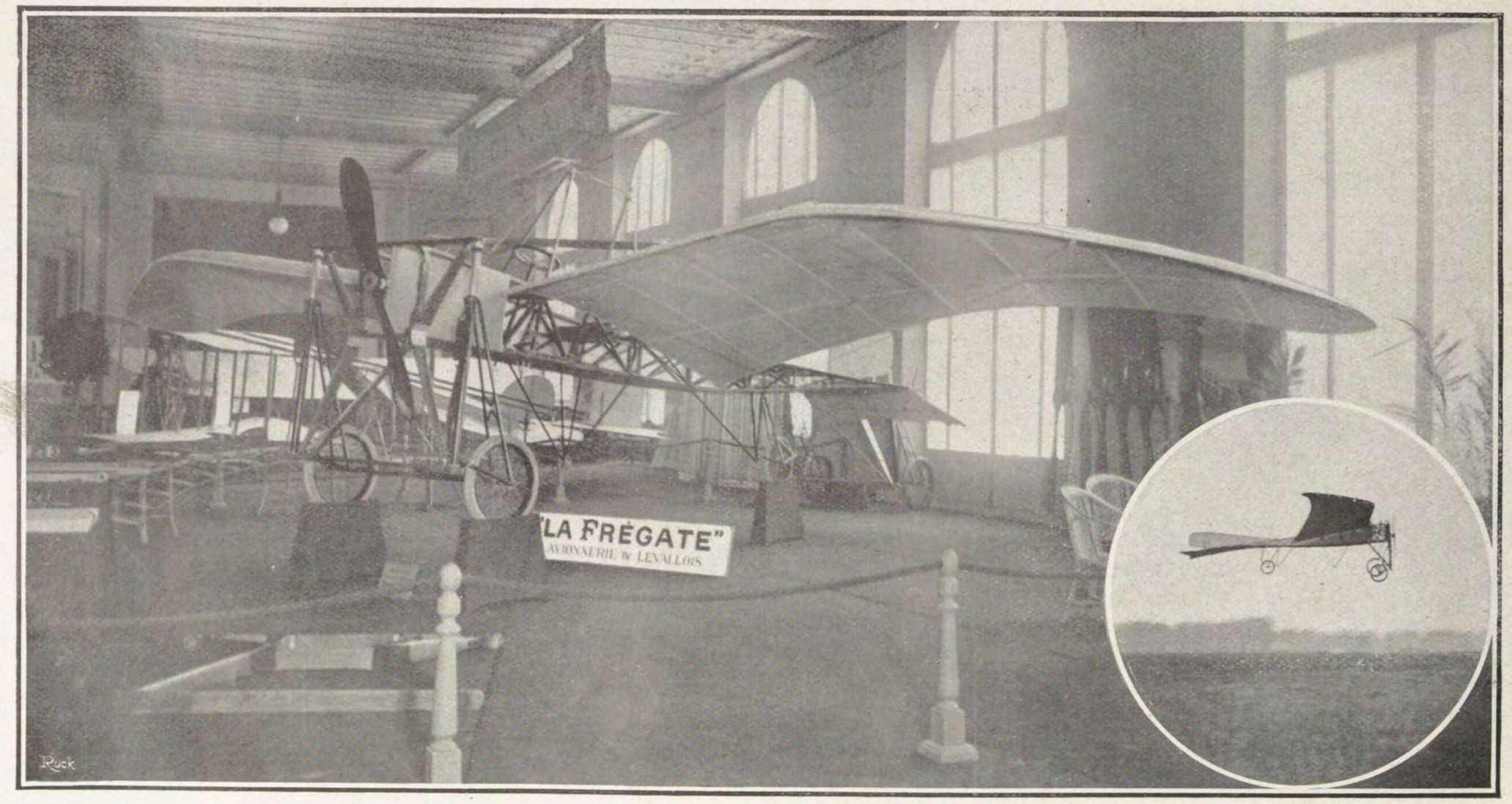
Ce moteur d'un type entièrement nouveau, comporte deux pistons opposés par cylindre avec deux vilebrequins tournant en sens inverse.



Le moteur Eole d'aéroplane.

Le moteur de l'an dernier a été amélioré et diminué de 7 kilos par cylindre.

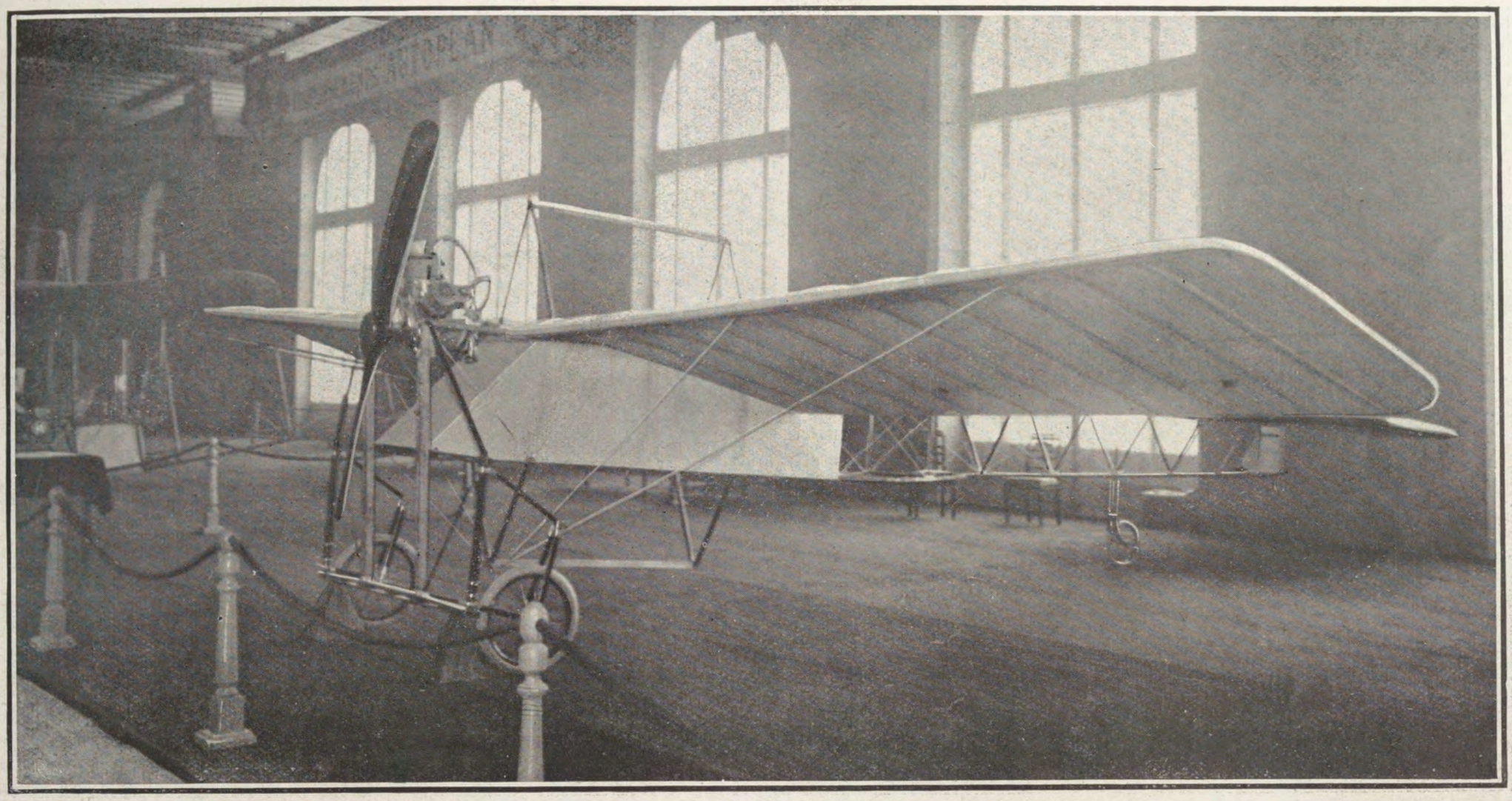
Société de construction d'Appareils aériens



LE MONOPLAN " LA FRÉGATE "

La Frégate, le gracieux monoplan de la Société de Construction d'Appareils Aériens de Levallois à déjà à son actif de fort beaux vols exécutés par Busson. On parle pour les jours prochains d'une performance sensationnelle. Dans tous les cas, la Frégate, remarquable par sa construction et ses qualités de planeur (20 mq) ne l'est pas moins par son extraordinaire rapidité. Cet appareil a, en effet, dépassé les 77 kilomètres à l'heure avec le petit 25 chevaux Anzani. C'est dire ce que l'on peut attendre de « La Frégate » avec un moteur plus puissant.

CHARLES DE COSTER



LE MONOPLAN DE COSTER

Le monoplan Charles de Coster à une longueur de 8 mètres et une envergure égale. Sa surface portante est de 16 mètres carrés. Il est muni de l'hélice Flugi-de Coster. Son prix est de 7.000 francs, sans moteur. Nous entendrons sous peu parler de cet appareil qui va fournir ses essais immédiatement après le Salon sur l'aérodrome de Juvisy.

POUR LES TOURISTES DE L'AIR

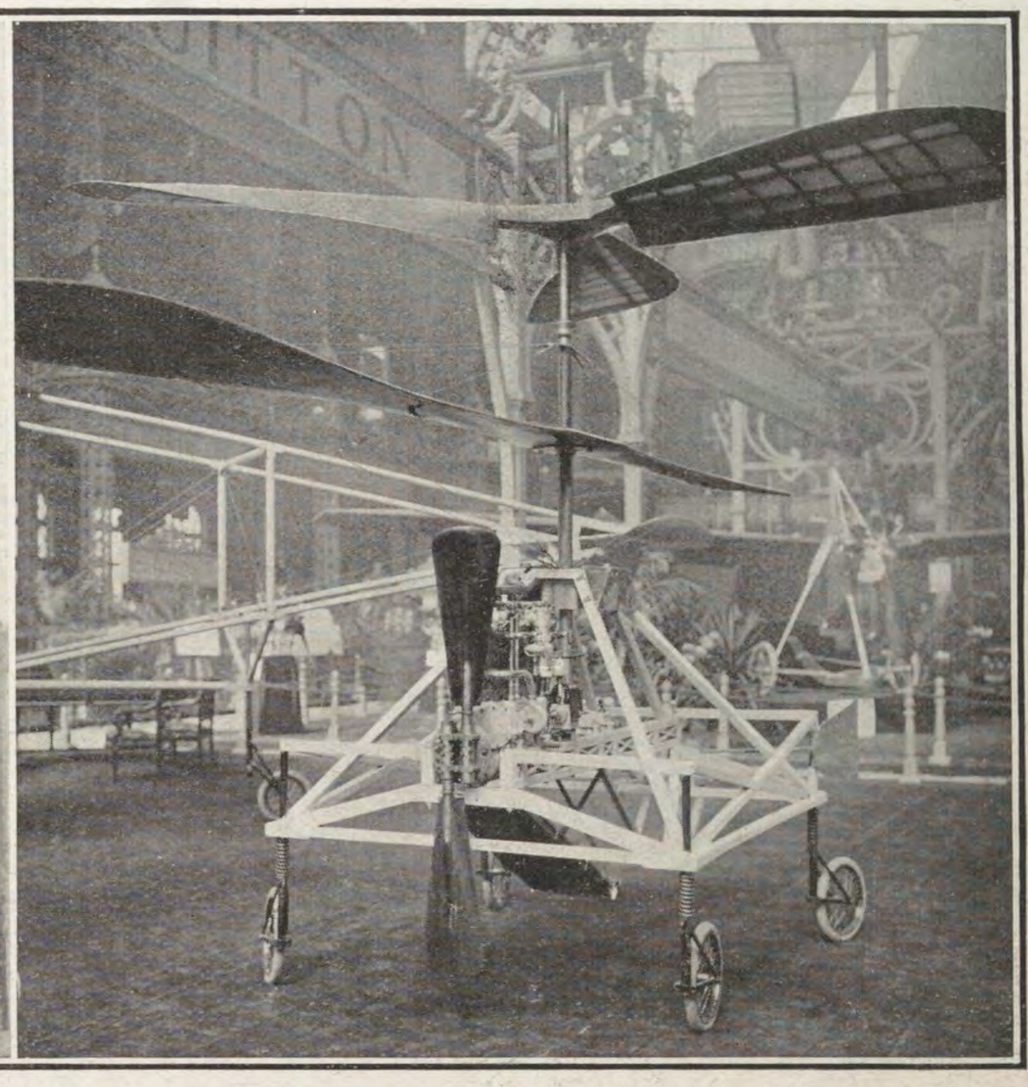
CE QUI EST ESSENTIEL A L'AVIATEUR

Maintenant que les voyages en aéroplanes commencent à entrer dans le domaine du pratique, il va falloir penser à se vêtir en conséquence, de façon à braver la température des milieux aériens. Les aviateurs, les aéronautes, les chauffeurs, trouveront tous les articles qui concernent leur équipement dans les magasins du « Voyage Automobile » dirigé par M. Bernard, seul dépositaire des vêtements en « papier Crabbe ».

École d'Aéronautique Louis Vuitton

La façade de l'Ecole.

Cette école, créée en 1909, pour former des ingénieurs, constructeurs d'aéroplanes et de moteurs, a eu dès son début un succès éclatant. Trop à l'étroit dans ses locaux de la rue Falguière, elle vient d'être transférée dans un immeuble plus vaste, rue Clignancourt. Les cours principaux sont faits par MM. Painlevé, Lecornu et le commandant Renard.



Aéroplanes et hélicoptères.

L'appareil de l'avenir sera peut-être l'hélicoptère, qui permettra de partir d'un point fixe et d'atterrir de même. Celui qu'expose M. Vuitton est très ingénieusement compris, comme aussi le monoplan Vuitton qui l'avoisine. Nul n'ignore que le constructeur de ces appareils est le fameux fabricant d'articles de voyage si appréciés par les touristes.

Notes financières

Les événements qui se sont déroulés depuis la publication de nos dernières « notes financières » nous permettent de faire plusieurs constatations.

Tout d'abord, l'avortement de la grève générale des chemins de fer démontre que, les agités sont bien une infime minorité. En leur adjoignant les égarés, ceux à qui les agités « montent la tête », on n'atteindrait pas une quotité de mauvais éléments supérieure à 3 ou 4 pour cent sur un total de plus de 300.000 employés de chemins de fer.

Une autre chose remarquable a été l'attitude de la Bourse, qui, à aucun moment, ne s'est laissée aller à la panique. Cette attitude, résulte, en somme, d'une confiance qui s'est nettement affirmée dans la suprématie finale de la sagesse du pays et dans le maintien de l'ordre par les pouvoirs publics.

Enfin, une dernière observation s'impose. C'est au moment même où la grève des chemins de fer battait son plein, où les électriciens décrétaient la cessation du travail, où 80.000 maçons abandonnaient les chantiers, où d'autres corporations menaçaient de suivre le mouvement, — c'est, par surcroît *le jour du terme*, — que l'Emprunt de la Ville de Paris a été émis, et qu'il a été couvert quarante fois, déterminant, en pleine crise, un mouvement de fonds de plusieurs milliards, une mobilisation colossale de capitaux, dans laquelle a joué le principal rôle la petite épargne française, impassible et inébranlable au milieu des agitations superficielles et stériles.

Revenons maintenant à nos indications habituelles.

Il nous faut tout d'abord enregistrer les déclarations de plus en plus formelles du nouveau Gouvernement Portugais relativement au respect des engagements financiers pris par le régime antérieur. On peut dire qu'il n'y a rien de changé relativement aux valeurs portugaises,

Parmi les valeurs qui nous paraissent mériter d'attirer l'attention du public, nous citerons aujourd'hui dans leur ensemble, les établissements de Crédit français. Ils tiennent en réserve un grand nombre d'affaires importantes qui apporteront de grosses contributions à leurs bénéfices.

Nous avons déjà parlé de la *Banque Française du Rio de la Plata*. Cette banque créée par la colonie française en Argentine en 1887, a suivi une marche parallèle au développement du pays, lequel a été extrêmement rapide. On peut en juger par quelques chiffres : en 1890, les importations étaient de 710.000.000 de francs. Elles ont passé en 1909, à 1.340.000.000 de francs. En 1890, les exportations étaient de 500.000.000 de francs. Elles ont passé à 1.955.000.000 de francs en 1909. La République Argentine compte aujourd'hui 27.000 kilomètres de voies ferrées et 18 millions d'hectares cultivés en produits de première nécessité.

La *Banque Française* évolue donc dans un milieu particulièrement favorable. Elle a créé un réseau de succursales qui s'étend à tous les centres d'affaires du pays, et jusqu'en Uruguay. L'ensemble de ses disponibilités, au dernier bilan, dépassait 265 millions de francs, supérieur de 86 millions aux exigibilités. Depuis sa fondation, elle a réalisé 28 millions de bénéfices nets et distribué 23 millions et demi aux actionnaires. Malgré les augmentations successives qui ont porté son capital à 100 millions, elle a constamment, pendant ces dernières années, donné 9 0/0 de dividende. Ses réserves atteignaient au 31 décembre 1909, 11 1/2 0/0 du capital social.

Toujours dans la République Argentine, nous reviendrons sur la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la province de Buenos-Aires* dont les actions nous paraissent, comme nous l'avons déjà dit, appelées à une sérieuse plus-value dans un avenir prochain. Cette opinion est évidemment celle des Banques fondatrices, la Banque de l'Union Parisienne, la Banque de Paris et des Pays-Bas et la Société Générale de Belgique, puisqu'elles ont souscrit presque toute la récente augmentation de capital au pair, bien que les actions fussent à ce moment comme aujourd'hui encore à un prix beaucoup moindre.

Rappelons à ce propos, qu'il s'est passé un fait analogue en ce qui concerne l'augmentation de capital réalisée en 1908 par le Nord-Sud, les actions étant également au-dessous de leur valeur nominale. L'augmentation fut souscrite au pair par les Banques fondatrices et cette initiative a été recompensée par le relèvement des cours qui s'est produit depuis.

En ce qui concerne les chemins de fer dans la province de Buenos-Aires, on peut prévoir aussi une prochaine élévation du prix des actions, car l'industrie agricole, se développe rapidement dans la région sillonnée par le réseau, et les recettes suivent une progression continuellement ascendante.

Enfin, par ce début d'hiver qui présage déjà les fourrures, citons les actions de la *Société des Etablissements Révillon*. Cette vieille maison est devenue une importante Société au capital de 30 millions, qui exploite, sans intermédiaires, l'industrie complète de la fourrure, depuis la chasse jusqu'à la vente. Depuis cinq ans, les actions rapportent 5 1/2 0/0 tout en faisant la part la plus généreuse aux amortissements et aux réserves. Ainsi, pour le dernier exercice, il n'a été distribué que 1.630.000 francs sur 3.448.270 francs de bénéfices. Au cours actuel d'environ 520, ces titres sont excellents à mettre en portefeuille.

G.-E. Janin.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.